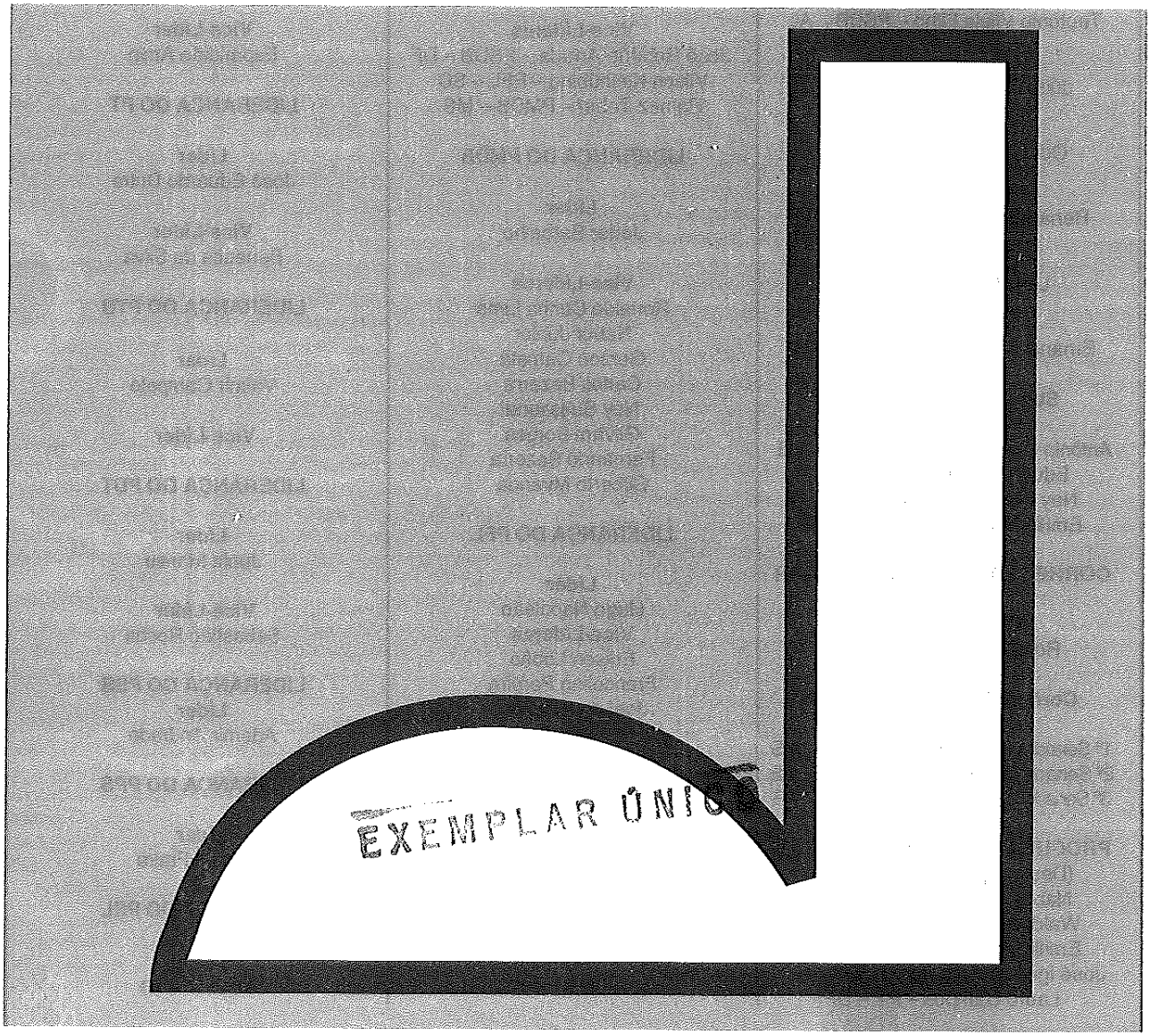
EXEMPLAR ÚNICO

República Federativa do Brasil

SENADO FEDERAL
Subsecretaria do Arquivo



DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

EXEMPLAR ÚNICO

ANO LI-SUP. AO Nº123 TERÇA-FEIRA, 9 DE JULHO DE 1996 BRASÍLIA-DF

MESA
Presidente
José Samey – PMDB – AP

1º Vice-Presidente
Teotonio Vilela Filho – PSDB – AL

2º Vice-Presidente
Júlio Campos – PFL – MT

1º Secretário
Odacir Soares – PFL – RO

2º Secretário
Renan Calheiros – PMDB – AL

3º Secretário
Levy Dias – PPB – MS

4º Secretário
Emandes Amorim – PMDB – RO

Suplentes de Secretário

Antônio Carlos Valadares – PSB – SE
Eduardo Suplicy – PT – SP
Ney Suassuna – PMDB – PB
Emília Fernandes – PTB – RS

CORREGEDORIA PARLAMENTAR
Corregedor
(Eleito em 16-3-95)
Romeu Tuma – PSL – SP

Corregedores – Substitutos
(Eleitos em 16-3-95)
1º Senador Ramez Tebet – PMDB – MS
2º Senador Joel de Hollanda – PFL – PE
3º Senador Lúcio Alcântara – PSDB – CE

PROCURADORIA PARLAMENTAR
(Designação: 16 e 23-11-95)
Nabor Júnior – PMDB – AC
Waldeck Ornelas – PFL – BA
Emília Fernandes – PTB – RS
José Ignácio Ferreira – PSDB – ES
Lauro Campos – PT – DF

LIDERANÇA DO GOVERNO

Líder
Elcio Alvares – PFL – ES

Vice-Líderes
José Roberto Arruda – PSDB – DF
Vilson Kleinübing – PFL – SC
Ramez Tebet – PMDB – MS

LIDERANÇA DO PMDB

Líder
Jáder Barbalho

Vice-Líderes
Ronaldo Cunha Lima
Nabor Júnior
Gerson Camata
Carlos Bezerra
Ney Suassuna
Gilvam Borges
Fernando Bezerra
Gilberto Miranda

LIDERANÇA DO PFL

Líder
Hugo Napoleão
Vice-Líderes
Edison Lobão
Francelino Pereira
Joel de Holanda
Romero Jucá

LIDERANÇA DO PSDB

Líder
Sérgio Machado
Vice-Líderes
Geraldo Melo
José Ignácio Ferreira
Lúdio Coelho

LIDERANÇA DO PPB

Líder
Epitacio Cafeteira

Vice-Líder
Esperidião Amin

LIDERANÇA DO PT

Líder
José Eduardo Dutra

Vice-Líder
Benedita da Silva

LIDERANÇA DO PTB

Líder
Valmir Campelo

Vice-Líder

LIDERANÇA DO PDT

Líder
Júnia Marise

Vice-Líder
Sebastião Rocha

LIDERANÇA DO PSB
Líder
Ademir Andrade

LIDERANÇA DO PPS

Líder
Roberto Freire

LIDERANÇA DO PSL

Líder
Romeu Tuma

EXPEDIENTE

AGACIEL DA SILVA MAIA
Diretor-Geral do Senado Federal

CLAUDIONOR MOURA NUNES
Diretor Executivo do Cegraf

JÚLIO WERNER PEDROSA
Diretor Industrial do Cegraf

RAIMUNDO CARREIRO SILVA
Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal

MANOEL MENDES ROCHA
Diretor da Subsecretaria de Ata

DENISE ORTEGA DE BAERE
Diretora da Subsecretaria de Taquigrafia

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

Impresso sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal
(Art. 48, nº 31 RISF)

PARECER Nº 400, DE 1996

Da Comissão Especial destinada a estudar e emitir parecer sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710/93, na Casa de origem), que "institui o Código de Trânsito Brasileiro".

Relator Geral: Senador GILBERTO MIRANDA BATISTA

I - RELATÓRIO

A matéria que ora passamos a relatar reveste-se de incomensurável relevância para a sociedade brasileira, ao mesmo tempo que envolve questões de extrema complexidade.

A título de ilustração e para melhor instruir os membros desta Comissão, passamos a tecer breves considerações sobre a iniciativa e a tramitação do Projeto em questão.

Por Decreto presidencial de 6 de junho de 1991 foi criada a Comissão Especial destinada a elaborar o anteprojeto do novo Código Nacional de Trânsito, vinculada ao Ministério da Justiça e coordenada pelo Presidente do CONTRAN.

Elaborado o anteprojeto, foi ele publicado no Diário Oficial da União, edição de 13 de julho de 1992, abrindo-se à sociedade, nos termos da Portaria nº 330, de 7 de julho de 1992, o prazo de 30 dias para o oferecimento de sugestões a serem encaminhadas ao Ministério da Justiça.

Mediante o Aviso nº 543, de 22 de abril de 1993 foi a Mensagem presidencial encaminhada à Câmara dos Deputados, acompanhada da Exposição de Motivos nº 45/93, do Senhor Ministro da Justiça.

Na Casa de origem foram apensados ao então Projeto de Lei nº 3.710 as seguintes proposições: Projetos de Lei nºs. 3.684/93, 4.455/84, 4.394-A/89, 4.915/90, 6.071/90, 631/91, 916/91, 1.180/91, 1.198/91, 1.315/91, 1.512/91, 1.522/91, 1.553/91, 1.672-A/91, 1.784/89, 1.822/91, 1.854/91, 1.908/91, 2.196-B/91, 2.222/91, 2.228/91, 2.229/91, 2.276/91, 2.309/91, 2.410/91, 2.413/91, 2.601/92, 3.188/92, 3.313/92, 3.445/92, 3.505/93, 3.672/93, 3.749/93, 3.767/93, 3.776/93, 4.077/93 e 3.896/93.

A fim de nada omitir aos membros desta Comissão, passamos a relatar a tramitação da matéria na Casa de origem.

A Mensagem encaminhada pelo Poder Executivo foi recebida em 24 de maio de 1993, para tramitar nos termos do art. 205 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, ou seja, na condição de "Projeto de Código".

Em 15 de julho daquele ano, entretanto, a Presidência determinou a Constituição de Comissão Especial destinado a examinar e emitir parecer sobre a proporsição, não mais com fundamento no supracitado art. 205, mas com base no inciso II, do art. 34 do Regimento, cujo teor é o seguinte:

"Art. 34. As Comissões Especiais serão constituídas para dar parecer sobre:

I .....

II proposições que versarem matéria de competência de mais de três Comissões que devam pronunciar-se quanto ao mérito, por iniciativa do Presidente da Câmara, ou a requerimento de Líder ou de Presidente de Comissão interessada."

Tal mudança de rumo deveu-se à aplicação da regra do parágrafo único do art. 212 do Estatuto Interno:

"Art. 212 ...

Parágrafo único. A Mesa só receberá projeto de lei, para tramitação na forma deste capítulo, quando a matéria, por sua complexidade ou abrangência, deva ser apreciada como código".

Aprovado o 3º Substitutivo apresentado pelo nobre Relator, considerado conclusivo em 2 de dezembro de 1993, em fevereiro de 1994 foi a matéria dado como definitivamente aprovada em face do poder terminativo da Comissão.

Em 8 de março de 1994 interpuseram o Deputado Adylson Motta e outros, o recurso previsto no art. 132, § 2º do Regimento, solicitando a apreciação do Projeto pelo Plenário, recurso este retirado pelos seus signatários dez dias após a sua protocolização.

Encaminhada a proposição à Comissão de Constituição, Justiça e Redação para elaborar a redação final, resultou remetido o Projeto ao Senado Federal em 4 de maio de 1994.

O texto então encaminhado ao Senado Federal, nos termos do art. 65 da Constituição Federal, composto de 325 artigos e 2 Anexos, seguiu uma filosofia de caráter legislativo diversa daquela adotada pela vigente legislação de trânsito, ao integrar no corpo normativo

disposições e preceitos comumente veiculados em diploma infralegal, ou seja, em Regulamento.

Nesta Casa revisora acha-se a matéria sob o crivo desta Comissão Especial, originalmente criada em abril de 1994, tendo como Presidente o Senador Amir Lando.

Na época tive a honra de ser designado Relator.

No curso do prazo regimental foram oferecidas 137 emendas e apensados os Projetos de Leis adiante relacionados: PLC nº 181/93; PLC nº 70/93; PLC nº 72/89; PLC nº 40/91 e PLS nº 160/91 e PLC nº 119/92. Posteriormente foram anexados os PLC nº 24/95, PLS nº159/95 , PLS nº 323/95, PLS nº 06/96 e PLS nº 14/96.

Em agosto de 1994 realizaram-se audiências públicas da Comissão em São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, ocasiões em que foram ouvidas dezenas de autoridades, especialistas e representantes de setores envolvidos com a "questão do trânsito" em nosso País.

Com o encerramento da 49ª Legislatura e com a saída de alguns membros da Comissão, inclusive do seu Presidente, fez-se necessária a substituição daqueles integrantes titulares e suplentes, razão pela qual houve a reinstalação do referido órgão em 23 de março do ano findo, abrindo-se em 18 de abril novo prazo para apresentação de emendas.

Nesta fase foram recebidas 119 emendas ao Projeto que, somadas às 137 apresentadas na primeira fase, totalizam 256 proposições, que passarão a ser analisadas mais adiante.

O Senhor Presidente, Senador Francelino Pereira, convocou diversas reuniões de trabalho, nas quais várias questões foram discutidas, estabelecendo-se, ainda, um cronograma de tarefas e a metodologia a ser adotada pela Comissão, visando à consecussão deste Relatório, além do Forum Nacional de Debates sobre o Código de Trânsito Brasileiro, realizado nesta Casa em 17 de agosto do ano passado.

II - VOTO

1 - INTRODUÇÃO

A questão do trânsito de veículos no território nacional, em face dos números assustadores de acidentes, nos últimos tempos tem sido considerada como uma ferida mal tratada e que se alastra com extrema velocidade pelo corpo da sociedade brasileira.

Os dados recentemente divulgados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, dão conta de que no ano de 1993, em 246.633 acidentes com vítimas, morreram 22.393 pessoas e ficaram feridas 337.576 pessoas.

Não obstante o quadro atual, que indica 9,9 mortes por 10.000 veículos, achar-se aquém dos anos anteriores - registrando-se que em 1986 o número de mortos chegou a 18,2 -, é inegável que ainda nos encontramos em uma desconfortável situação, se comparada a outros países.

Dados estatísticos tão dramáticos, não há negar, têm como causa a falta de educação do condutor, a banalização da violência urbana, a impunidade, a falta de sinalização das vias terrestres e, em última instância, a ausência de sensibilidade dos governantes para debelar, ou pelo menos combater com mais empenho esse mal que hoje em dia enluta milhares de famílias a cada ano.

A expectativa por uma nova legislação que possibilite a rápida reversão desse triste quadro toma corpo, a cada dia, no seio da comunidade. Os meios de comunicação têm divulgado, ultimamente, com grande ênfase, sinistros envolvendo muitas vítimas da imprudência e da falta absoluta de responsabilidade de condutores de veículos automotores.

Não nos iludimos com o atingimento inalcançável de um padrão perfeito de trânsito mediante a simples edição de normas legais e infralegais relativas a essa problemática.

Se é verdade que o Código vigente acha-se defasado da realidade e se reveste de grande complacência para com os infratores, não é menos verdadeiro que os recursos humanos e materiais canalizados para tão relevante tarefa controladora e fiscalizadora são insuficientes para fazer face aos dispêndios exigidos para o pleno desempenho das funções de prevenção de acidentes.

De qualquer sorte, as inovações introduzidas pelo Projeto em exame, hão de proporcionar, temos certeza, uma sensível melhora na caótica situação que vivenciamos.

Cabe-nos, por dever de ofício, nesta oportunidade, alertar este Plenário e a Casa, para o invulgar procedimento legislativo adotado pela Câmara dos Deputados, como tivemos ocasião de descrever alhures, quando submetemos ao crivo desta Comissão a questão, na forma de preliminar.

O processo de formação legal do novo Código de Trânsito Brasileiro contém uma simplificação intrigante, para qual a Relatoria entende necessário convocar a reflexão da Comissão Especial do Senado Federal: é a que lhe imprimiu, na Câmara dos Deputados, a tramitação sob o regime abreviado de poder terminativo, sem que o Projeto de Lei nº 3.710/93 fosse apreciado pelo Plenário.

Em 24 de maio de 1993, a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados recebia a matéria originária do Poder Executivo como "projeto de código", nos precisos termos do artigo 205 do seu Regimento Interno, instaurando, vale dizer, a tramitação especial, reservada no

Capítulo III - Dos Projetos de Código - do Título VI - Das Matérias Sujeitas a Disposições Especiais.

No entanto, a **15 de junho de 1993,** a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados, entendendo que estava preenchida a condição imposta pelo **artigo 34, II,** do seu Regimento Interno - proposição que versava matéria de competência de mais de três Comissões -, determinou a constituição de **Comissão Especial,** destinada a emitir **parecer terminativo** sobre o Projeto que "Institui o **Código** de Trânsito Brasileiro", a teor da ressalva regimental explicitada no **artigo 54.**

À **conclusão terminativa** da Comissão Especial, de **2 de dezembro de 1993,** pela constitucionalidade, adequação financeira e orçamentária, e, no **mérito,** pela **aprovação** com **substitutivo,** do projeto, foi oposto **recurso** coletivo - objetivando, exatamente, a remessa da proposição à apreciação **plenária** -, inconformismo esse, contudo, a final **retirado** (art. 104 e § 2º), para permitir o seu encaminhamento à **redação final,** a 18 de março de 1994, com **base** nos **artigos 58, § 4º,** e **24,** II, ambos do Regimento Interno, que se encontram redigidos da seguinte forma:

"Art. 58.....

§ 4º - Fluído o prazo **sem interposição** de **recurso,** ou improvido este, a matéria será enviada à **redação final** ou arquivada, conforme o caso."

"Art. 24. Às Comissões Permanentes, em razão da matéria de sua competêcia, e às **demais comissões,** no que lhes for aplicável, cabe:

.....

II - discutir e votar projetos de lei, **dispensada a competência do Plenário,** salvo o disposto no § 2º do artigo 132 e **excetuados** os projetos:

....."

Diante desta situação que, a final, poderia levar o Poder Judiciário a declarar a nulidade dos atos embassados no Código de Trânsito Brasileiro, uma vez sancionado, sibmeteu esta Relatoria perante este colegiado parecer sobre a preliminar referente à legitimidade do Processo Legislativo da matéria na Casa de Origem, propondo audiência da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e o encaminhamento de cópia do parecer em questão à Câmara dos Deputados.

Em reunião realizada no dia 12 de março do corrente ano, decidiu esta Comissão requerer parecer da Consultoria do Senado Federal sobre a matéria.

A Nota Técnica nº 117, de 1996, da Consultoria, após discorrer sobre a consulta, assim concluiu:

"Assim, do exposto, concluímos que a questão da admissão de proposição para tramitar como projeto de código é matéria inscrita no âmbito da interpretação do regimento interno de cada Casa do Congresso Nacional. Por outro lado, não é possível a uma Casa restituir à outra matéria legislativa lá votada, em razão de divergência de interpretação do respectivo regimento interno.

Destarde, salvo melhor juízo, parece-nos não poder o Senado Federal devolver à Câmara dos Deputados o PLC nº 73. de 1994, sob o argumento de que a proposição não teve tramitação de projeto de código naquela Casa".

Embora não plenamente convencidos do acerto dessa manifestação, curvamo-nos à manifestação da maioria desta Comissão e passamos à apreciar o mérito do Projeto.

Reiteramos, nesta oportunidade a convicção de que a tramitação da matéria acha-se eivada de vício de forma insanável, por nós apontado no parecer sobre a preliminar, o que retira dos ombros desta relatoria qualquer responsabilidade sobre eventuais efeitos que venham a recair sobre a vigência e eficácia da lei ora em elaboração, por conta do Judiciário.

2 - DA METODOLOGIA E DOS CRITÉRIOS ADOTADOS.

Desde o início dos trabalhos na Relatoria do Projeto, moveu-nos o desejo de proporcionar o aperfeiçoamento do texto normativo encaminhado pela Câmara dos Deputados à revisão desta Casa, mediante a abertura de canais até as pontas do sistema, visando à transparência e à democratização dos trabalhos haurindo informações e elementos de natureza técnica, além da experiência dos mais diversos setores da comunidade de trânsito e de transportes viários.

Buscamos a melhor doutrina, consultamos a literatura especializada e ouvimos os mais experientes. Baseamos o nosso trabalho nas informações de especialistas de diversas áreas do conhecimento e contamos com a providencial e prestimosa colaboração de nossos pares nesta Comissão.

A partir dessa mescla de informações elaboramos o presente trabalho, não com a intenção vaidosa e pueril de alterar o texto oriundo da Câmara vazada na mera veleidade ou capricho em fazê-lo, mas imbuídos da crença de que as alterações introduzidas fazem-se necessárias e aprimoram o texto, através de substitutivo que apresentamos.

Nessa proposição inserimos o conteúdo das emendas acolhidas e de sugestões encaminhadas à

Relatoria que entendemos convenientes à consolidação e eficácia do texto normativo que deverá se constituir no Código de Trânsito Brasileiro.

Preliminarmente ao exame da matéria contida no Projeto, houve um certo consenso na Comissão Mista, coincidente com o pensamento desta Relatoria, de que a proposição votada pela Câmara dos Deputados pecava pelo excesso de disposições, uma vez que o texto normativo conta com 325 artigos, os quais, uma vez desmembrados, encerram 1.206 dispositivos. A idéia de se "enxugar" o texto, na realidade, estava presente na maioria dos integrantes da Comissão. Todavia, as dificuldades encontradas por esta Relatoria para desempenhar com eficiência o trabalho de reduzir o texto em exame esbarrou no risco iminente de se desfigurar totalmente a proposta recebida da outra Casa do Congresso.

Com efeito, o projeto apreciado e acolhido pela Câmara fora fruto de extensas e complexas negociações, tendo sido, na época, estabelecido como filosofia de composição do texto a fuga do sistema vigente de legislação de trânsito, o qual prevê, além do Código, a sua regulamentação mediante decreto assinado pelo Presidente da República e Resoluções expedidas pelo CONTRAN.

Dessa forma, excluída a hipótese de Regulamento, as normas infralegais passam a ser editadas, tão-somente, pelo CONTRAN.

Em face da própria estrutura adotada na elaboração do Projeto em questão, inúmeras foram as dificuldades encontradas pela Relatoria para reduzir o número de dispositivos nele constantes, especialmente diante do enorme risco de comprometer totalmente a proposição, subtraindo do texto mandamentos que consagram verdadeiros "avanços" na legislação, frustando, assim, a sociedade e as autoridades envolvidas.

O esforço despendido pelo Relator, o mais que conseguiu, sem comprometer o trabalho da Câmara, foi uma pequena redução de dispositivos relacionados com preceitos, cujas sanções são difusas e, portanto de duvidosa exequibilidade, assim como regras técnicas relacionadas com dimensões e pesos de veículos. Com relação a essas últimas, evidencia-se a sua inadequação em textos legais complexos por envolverem a descrição de equipamentos e outras questões suscetíveis de constantes alterações tecnológicas. Tais normas, à toda evidência, melhor se situam no ordenamento infralegal.

3 - DO MÉRITO.

A partir deste item passamos a analisar os aspectos mais relevantes objeto de alterações a serem introduzidas pelo Substitutivo contido na parte conclusiva desta peça, bem como dos pontos mantidos, que representam, a nosso ver, consideráveis progressos na disciplinação do trânsito entre nós.

Para facilitar o acompanhamento das considerações acerca da matéria de fundo, seguimos a ordem dos Capítulos constantes do texto.

A - Das Disposições Preliminares.

O exame desse capítulo levou-nos, tão-somente, a aduzir, na fórmula redacional do § 3º do art. 1º as expressões " ... de ação, omissão ou erro na execução". Nosso objetivo é deixar claro que também no caso de ações comissivas realizadas com erro pelo Poder Público será ele responsabilizado objetivamente perante o usuário do Sistema.

Dessa forma, não só a falta de sinalização seria passível de reparação por parte do órgão ou entidade que tenha circunscrição sobre a via, mas também a colocação de sinalização equivocada ou que produza dúvida ao usuário.

Procedemos, também, a inserção de parágrafo ao art. 1º do Projeto no sentido de balizar os fundamentos e prioridades dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, voltando suas ações em pról da vida, aí incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente, assim como acrecentamos no final do art. 2º. a regra do art. 51 do texto original.

B - Do Sistema Nacional de Trânsito.

Diante da grave situação em que se encontra os grandes centros urbanos e até mesmo o descaso das autoridades e de parte da sociedade para determinadas áreas rurais, acatamos várias sugestões de técnicos ambientais no sentido de se incluir no texto em exame dispositivos q ue vanham a contribuir para a defesa do meio-ambiente, começando com a introdução da expressão "à defesa ambiental", na redação do inciso I, do art. 6º do Projeto original.

Dentro desta ótica passamos a incluira problemática da utilização da bicicleta, veículo de propulsão humana que merece ser incentivada entre nós, por reduzir a circulação de veículos automotores e, por via de conseguência, os níveis de poluição nas cidades.

Esta preocupação levou-nos a alterar vários dispositivos do Projeto oriundo da Câmara.

A primeira questão a se abordar quando do exame da Capítulo II do Projeto, diz respeito ao disposto no inciso II do art. 7º, o qual inclui a Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, órgão máximo executivo federal de trânsito, como integrante do Sistema Nacional de Trânsito, prevendo, ainda, que o responsável pelo órgão exerça a Vice-Presidência do CONTRAN (art. 10, I).

Em face do que dispôs a Medida Provisória nº 886, de 30 de janeiro de 1995, várias vezes reeditada, a SENATRAN foi extinta, não mais se justificando a sua permanência no corpo do novo Código a ser editado.

Diante dessa circunstância, algumas adequações devem ser implementadas a fim de se tornar exequível o texto e eficaz o Sistema Nacional de Trânsito nele previsto.

Propomos, então, em obediência à autonomia do Poder Executivo quanto à organização e funcionamento da administração federal (art. 84, VI, da CF/88), que se deixe de nominar o órgão incumbido de exercer as atribuições da Secretaria em questão, prevendo-se, entretanto, as suas responsabilidades e competências (arts. 7º II; 10, I e 19 do Projeto).

Questão sensível diz respeito à eleição, no âmbito do Código, do Ministério coordenador do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Idêntico fundamento constitucional àquele referido por ocasião da análise do órgão executivo de trânsito da União, ou seja, o inciso VI, do art. 84, da CF/88, se presta para embasar a tese de que tal escolha deve caber, exclusivamente, ao Presidente da República. Por essa razão, sustentamos que a mencionada coordenação deve ser exercida pelo Ministério a ser designado ou por órgão a ser criado pelo Chefe do Poder Executivo.

Em razão do que ora se expôs, estão sendo sugeridas modificações nos arts. 9º; 10, caput; 11, § 2º, do Projeto, pois esta alteração possibilita inclusive, a criação de órgão com **status** de Secretaria vinculada diretamente à Presidência da República ou até mesmo de Ministério que venha a ter a competência para tratar, com exclusividade, deste importante seguimento da vida nacional.

O ponto mais sensível, ou seja, aquele que mais polêmica suscitou no curso da análise procedida pelo Senado Federal, diz respeito à municipalização da administração do trânsito no respectivo âmbito territorial, através de órgãos ou entidades executivos (arts. 7º, VII e VIII, 8º, 21 e 24).

Trata-se de radical mudança a ser introduzida no Sistema, registrando-se que a experiência já se acha consolidada em diversas capitais do País, tais como São Paulo, Campinas, Santos, Belo Horizonte, Betim, Salvador, Porto Alegre e mais recentemente Rio de Janeiro, mediante convênios firmados entre os respectivos Estados e Municípios.

O que se pretende, a partir da aprovação do texto normativo em exame, é a consolidação definitiva de uma situação que já prospera em inúmeras cidades de médio e grande porte, que gerenciam, com eficiência o trânsito, o qual, inegavelmente, constitui uma questão local e, portanto, mais próxima do governo municipal.

Mantém-se, todavia, a competência dos órgãos executivos de trânsito estaduais para a concessão do licenciamento de veículos e a expedição da Carteira Nacional de Habilitação e, ainda da ora instituída Permissão para Dirigir (art. 22), em face da delegação outorgada pelo órgão máximo federal.

Não obstante as fundadas dúvidas sobre a exequibilidade da alteração introduzida pela Câmara dos Deputados, especialmente no que concerne aos pequenos municípios, entendemos viável a transferência dessa atribuição para a administração municipal em vista da manifestação de diversas prefeituras em resposta ao questionário elaborado e encaminhado por esta Relatoria a dezenas de municipalidades, adotado o critério de amostragem.

Em síntese, do trinômio veículo, condutor, via - VCV, a fiscalização e o controle dos dois primeiros ficam com os Estados membros, passando as demais tarefas para os municípios no que concerne às vias, ou seja o espaço físico onde ocorre a circulação e o estacionamento dos veículos.

Tal divisão funda-se em supedâneo lógico, consistente no fato de que aos municípios cabe a construção das vias e estacionamentos públicos urbanos e a concessão ou permissão dos serviços de transporte coletivo naqueles perímetros. Essa maior proximidade entre o poder público e o usuário do trânsito urbano poderá contribuir em muito para atenuar, ou até mesmo solucionar definitivamente problemas já existentes ou emergentes em grande número de cidades de grande, médio ou pequeno portes em nosso País, mantidas as atuais atribuições das valorosas Polícias Militares no setor de policiamento ostensivos e fiscalização, em articulação com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Outro ponto de inquestionável relevância é o que concerne à composição do CONTRAN proposta pelo Projeto. Dos atuais 13 membros, composição prevista na Lei nº 6.369/76, a proposição que ora se acha em exame prevê 22 representantes de órgãos ou entidades, além do Presidente (que seria o Ministro da Justiça) e mais os Coordenadores das 03 Câmaras Temáticas previstas no § 4º do art. 13. Assim, a composição do CONTRAN, segundo o art. 10 do Projeto, passaria para 26 membros, o dobro da atual; podendo decidir com o quorum de 9 de seus membros (art. 11, caput).

A redução do número de membros do CONTRAN parece-nos indispensável para que não sofra este importante órgão colegiado as agruras do gigantismo improdutivo. Não obstante tenhamos recebido inúmeros pedidos de ingresso, por parte de representações de diversas categorias, mantivemos a restrição recomendável.

Mais uma norma pouco democrática é a que está estabelecida no § 1º do já citado art. 11, que prevê a prerrogativa de o Presidente do CONTRAN decidir "ad referendum" do Plenário. Para completar, o § 2º dispõe sobre o cabimento de recursos das decisões desse órgão colegiado para o Ministro da Justiça, ou seja, o seu próprio presidente, a quem se outorga o poder de decisão quase que absoluto e a quem estão subordinados vários membros do Conselho.

A nosso ver, alguns aperfeiçoamentos merecem ser feitos a regras de composição e funcionamento do CONTRAN, com o objetivo de transformá-lo em um órgão ágil, representativo e capaz de responder com eficiência e celeridade às complexas e relevantes questões que lhe são

apresentadas pela comunidade de trânsito e pela sociedade, em geral.

Na busca de tais objetivos achamos por bem propor a introdução de algumas alterações tendentes a diminuir o número de membros, mas aperfeiçoando a representatividade dos órgãos e entidades diretamente envolvidos com a questão do trânsito.

Nada justifica, por exemplo, a representação junto ao CONTRAN, de Ministérios e entidades que, somente indireta ou esporadicamente teriam alguma contribuição a dar àquele colegiado.

Diante das modificações introduzidas nos dispositivos que disciplinam o CONTRAN, entendemos conveniente a inclusão de parágrafo no art. 10 do texto, prevendo a eleição do Vice-Presidente do órgão, dentre os representantes do poder público.

Além da previsão da eleição de um Vice-Presidente para o CONTRAN, por reconhecermos a sua necessidade, para que não sofra o funcionamento do órgão solução de continuidade nos afastamentos eventuais do Presidente, inserimos a figura do "suplente" para que os problemas de falta de quorum não atinjam o bom desempenho do CONTRAN.

Na formatação da composição do CONTRAN levou-se em conta, ainda, o atendimento à regra jurídica do art. 177 do Decreto-lei nº. 200, de 1967, cujo teor é o seguinte:

> "Art. 177. Os Conselhos, comissões e outros órgãos colegiados que contarem com representação de grupos ou classes econômicas diretamente interessados nos assuntos de sua competência, terão funções exclusivamente de consulta, coordenação e assessoramento, sempre que àquela representação corresponda um número de votos superior a um terço do total.
>
> Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo os órgãos incumbidos do julgamento de litígios fiscais e os legalmente competentes para exercer atribuições normativas e decisórias relacionadas com os impostos de importação e exportação, e medidas cambiais correlatas."

Para se evitar eventuais contestações com relação à abrangência das atribuições de órgão normativo, decisório, consultivo e de assessoramento, procuramos manter a representatividade do poder público no limite previsto no supracitado dispositivo.

Com relação ao critério para a composição dos CETRAN e do CONTRADIFE, que seria estabelecido pelo CONTRAN, parece-nos que melhor fórmula é a de se fixar, desde já a sua composição, como de resto sugerem as Emendas nºs. 138 e 176 . Por estas razões propomos a alteração no inciso V, do art. 12 e no art. 15 do Projeto.

Em face do que já foi observado quanto à extinção da SENATRAN por legislação recentemente editada, faz-se necessário adaptar o art. 19 do Projeto. Por outro lado, em razão da indiscutível inconstitucionalidade do disposto no § 1º do referido dispositivo, no que concerne aos órgãos executivos de trânsito dos municípios, sugerimos que as ações intervencionistas ali previstas se restrinjam aos órgãos estaduais, pois as atribuições destes (concernentes à concessão de Licença de Apreendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação; expedição de Certificado de Registro e Licenciamento Anual de Veículos) constituem delegação da União e, portanto, tais procedimentos podem ser suspensos ou extintos pelo ente delegante. Neste caso, então, nada obsta que o órgão executivo da União a quem compete exercer as supracitadas atribuições, uma vez detectada a irregularidade, proceda à assunção direta ou mediante outra delegação, das atividades do órgão em situação irregular.

Outra é a situação dos órgãos executivos municipais, cujas atribuições passam a ser desempenhadas em razão de lei (art. 24), o que os exclui do processo interventivo de outra esfera de governo, mas submetendo-os aos rigores da legislação municipal.

O tratamento concedido pelo texto em exame no que concerne ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal, especialmente no que diz respeito às suas atribuições, merece, a nosso ver, alguns reparos.

Em primeiro lugar, a disciplinação do mencionado órgão (art. 20), de muito se distancia das competências previstas, no mesmo texto, no que concerne a órgãos congêneres, tais como as Polícias Militares, cujas tarefas acham-se enumeradas no art. 23.

De igual forma, o órgão ou entidade rodoviário da União, hoje corporificado pelo DNER, encontra-se em situação de inferioridade com relação aos seus similares estaduais ou municipais, em face das injustificáveis restrições contidas no § 1º de art. 21 do Projeto.

Evidencia-se, à toda prova, uma profunda diferença de tratamento entre os órgãos e entidades rodoviários dos Estados membros, dos municípios e o da União.

Trata-se, na realidade, de esdrúxula situação que, de certa forma, subverte, injustificadamente, o ordenamento adotado pelo conjunto de normas tendentes a dispor sobre o Sistema Nacional de Trânsito e as competências dos diversos órgãos que o integram.

Tendo em vista a recentíssima regulamentação das atribuições do Departamento de Polícia

Rodoviária Federal, veiculada pelo Decreto nº 1.655, de 03 de outubro do 1995, propomos a inclusão dos itens pertinentes à matéria, no corpo do art. 20, com pequenas adequações.

A nosso ver deve permanecer íntegra, em todos os níveis de governo, a estrutura formulada pelo Projeto oriundo da Câmara.

Tal estrutura prevê: um órgão executivo de trânsito ou rodoviário e um órgão fiscalizador, controlador (que envolve o policiamento ou o patrulhamento das vias).

No caso dos Estados e dos Municípios, os órgãos executivos consistem nos DETRAN e DER e nos órgãos ou entidades a serem instituídos pelas municipalidades, respectivamente.

As Polícias Militares, por sua vez, realizam o policiamento ostensivo, no âmbito urbano, em colaboração com os DETRAN e na área rural, em colaboração com os DER.

Ora, outro não deve ser o sistema a ser implantado na esfera federal, ou seja, o planejamento e a operação das rodovias e estradas federais ficam sob a circunscrição do órgão rodoviário da União (atualmente o DNER) e o patrulhamento fica a cargo da Polícia Rodoviária Federal.

Esta parece-nos a melhor e única solução racional e prática para a questão.

Todavia, tendo em vista as peculiaridades que envolvem a problemática e situação das rodovias e estradas da União, a par da necessidade de se conferir ao inestimável DPRF, que há mais de 65 anos vem prestando relevantes serviços ao País, os meios adequados ao bom desempenho de suas funções, entendemos justificável a adoção, quase na íntegra, das normas contidas no Decreto nº 1.655/95, apenas adaptando-as à matéria concernente ao Código ora em exame.

Entretanto, a outorga de competência para o DPRF para efetuar perícia e o que a ela se equipara - o levantamento do local do acidente -, afronta norma contida no Código de Processo Penal, qual seja a do art. 159, que exige que o exame de corpo de delito e outras perícias sejam, em regra, realizados por peritos oficiais.

Ora, o mencionado órgão, embora deva-se reconhecer os relevantes serviços prestados ao País, na importante função de patrulhar as estradas e rodovias federais, não possui, ainda, quadro de especialistas capacitados para desempenhar perícias que exigem alto grau de especialização e habilitação técnica indispensáveis à elaboração de laudo capaz de instruir os processos instaurados nas áreas civil e penal.

Cabe observar que as mencionadas atribuições são desenvolvidas pelos Institutos de Criminalística e Institutos Médico Legais, que possuem quadros funcionais especializados, constantes de peritos médico-legais que atendem aos requisitos constantes do já citado art. 159 do Código de Processo Penal e art. 145 do Código de Processo Civil, com a redação que lhe atribuiu a Lei nº. 7.270, de 10 de dezembro de 1984, dispondo o § 1º., introduzido naquele dispositivo pelo Diploma legal citado, **verbis**:

> "Art.145.....
> .....
> .....
>
> § 1º. Os peritos serão escolhidos entre profissionais de nível universitário, devidamente inscritos no órgãode classe competente, respeitado o disposto no Capítulo VI, seção VII, deste Código". (grifamos)

Diante destas razões, deixamos de incorporar ao Substitutivo o disposto no Decreto nº. 1.655, de 03 de outubro de 1995, que confere ao referido e prestigiado órgão de patrulhamento ostensivo atribuição para elaborar perícia e bem assim substituir a expressão "efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito" (por configurar ação pericial) por " preservação do local do acidente", de resto adotada implicitamente na legislação em vigor (art. 169 do CPP).

Algumas alterações foram introduzidas no art. 21 visando à compatibilização do mesmo com os demais dispositivos que integram o capítulo que ora examinamos.

Por se tratar de matéria regulada no art. 23, sugerimos a supressão do parágrafo único do art. 22, atendendo a diversas Emendas apresentadas.

No item III, do art. 23 procura-se, com a inclusão da expressão " ... conforme convênio firmado", a uniformidade de diretrizes e ações entre os órgãos envolvidos nas ações de trânsito, bem como assegurar às corporações militares a possibilidade de se ressarcirem dos custos realizados com o desempenho do policiamento ostensivo de trânsito.

Procedemos, ainda, seguindo a orientação técnica de especialistas representantes da ABDETRAN e de órgãos municipais, a alteração redacional nos incisos V e VI do art. 24 e no art. 22, com o objetivo de tornar mais clara a linha divisória de competências a serem atribuídas aos órgãos ou entidades estaduais ou municipais.

Atendemos, ao proposto na Emenda nº 149 porque, de fato, uma vez consolidada a participação municipal no Sistema Nacional de Trânsito, faz-se desnecessária a regra do § 2º do art. 24, enquanto que o conteúdo dos §§ 3º e 4º foi transferido para o art. 25 do Substitutivo.

Tendo em vista a necessidade de se delimitar com maior rigor o âmbito de atuação de cada uma das esferas de competência estadual e municipal, o

Substitutivo, no seu art. 26, confere ao Poder Executivo a discriminação das infrações compreendidas no rol das atribuições daqueles entes públicos

C - Das Regras Gerais de Circulação e Conduta.

No Capítulo destinado a estabelecer as normas gerais de circulação acham-se incluídas algumas regras de conduta endereçadas aos condutores, cujo componente sancionatório não se encontra junto ao preceito, mas que não podem ser relegadas a uma condição de inferioridade se comparados com outras normas cogentes.

Pela subjetividade e absoluta impossibilidade de fiscalização e de imposição de sanção e, ainda, sempre com a preocupação de reduzir o número de dispositivos do extenso texto em exame, estamos propondo a exclusão do art. 28 do Projeto.

Assim é que os mandamentos constantes dos art. 25 a 27, especialmente, não deixam de ter relevância no contexto de um Código de Trânsito, considerando-se que as omissões de conduta neles descritas, uma vez constatadas, poderão ser alvo da multa aplicada às infrações de natureza leve, consoante dispõe o § 2º do art. 256 do Projeto, que corresponde ao § 2º do art. 253 do Substitutivo.

No corpo deste Capítulo, no entanto, pequenas alterações são por nós sugeridas, no sentido de aperfeiçoar questões meramente redacionais, cabendo citar o desdobramento do art. 26, os incisos II, IV, VI, VIII, b, XII, a e c, todos do art. 29; a inclusão de parágrafo único ao art. 35, fruto do acolhimento da Emenda nº 52, modificação de termo técnico no item do art. 38 em face da Emenda nº 53, alteração no item I do art. 40, em razão da admissão da Emenda nº 54 (1ª fase); a exclusão do § 3º do art. 48 por absoluta desnecessidade do seu conteúdo; a retirada das expressões "... federais, estaduais e municipais", por dispensáveis, do art. 50; e a fusão dos arts. 59 e 60, que tratam da circulação de bicicletas que, por merecerem maior incentivo de uso e proteção, passam no Substitutivo a receber a atenção prevista no parágrafo único do art. 59.

A disciplinação do uso dos fárois, prevista no art. 40 do Projeto, recebeu desta Relatoria tratamento mais adequado que, de forma mais técnica, regula o "uso de luzes do veículo".

Tendo em vista a impropriedade do termo e a previsão de normas específicas sobre a circulação de bicicletas e a conduta de ciclistas, excluímos dos arts. 55, 56 e 57 a expressão "similares".

Em diversos dispositovos deste capítulo foram incluídos os ciclistas em grau de igualdade aos pedestres, razão pela qual foram auterados, além dos artigos antes mencionados os arts. 38, 39, 48, 58 e 59, dentre outros.

Em contatos com técnicos e especialistas, dias recebemos a recomendação de substituir a terminologia adotada pelo texto original no que concerne à classificação das vias urbanas. As denominações de vias arteriais, coletoras e locais são de há muito adotadas entre nós, daí porque sugerimos a adoção desta nomenclatura no art. 60 do Substitutivo.

Tendo em vista a evolução tecnológica, especialmente no que concerne à segurança dos veículos produzidos no País e dos importados, a par da chegada de novas técnicas na construção de estradas e obras de arte, parece-nos perfeitamente aceitável a elevação da velocidade máxima permitida nas rodovias para determinadas categorias de veículos, desde que admitida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, ou seja, "onde não existir sinalização regulamentadora".

Parece-nos mais apropriada a elevação dos limites de velocidade máxima nas rodovias, a fim de que não venha a lei restringir em níveis despropositados a velocidade, quando se sabe que existem auto-pistas no País que permitem, dentro de limites de segurança aceitáveis, a circulação de veículos de pequeno porte e coletivos em velocidade superior ao "cabalístico" "80 quilômetros" por hora.

De rememorar-se que, antes da chamada "crise do petróleo", a partir do qual o Brasil se viu forçado a adotar procedimentos tendentes a reduzir o consumo de derivados do petróleo, a velocidade máxima nas rodovias de primeiro nível, isto é, naquelas de pista dupla e ou não cortadas por interseções, tal como a Free Way, que liga Porto Alegre a Osório, no Rio Grande do Sul, era de 120 quilômetros por hora. Registre-se, ademais, que essa circunstância não contribuiu para aumentar o número de acidentes naquela rodovia.

Ademais, a privatização da exploração das rodovias, fato que se concretiza no momento, poderá proporcionar o aumento da velocidade em diversas vias rurais do nosso território, sem que se altere o nível desejado de segurança.

A fixação dos 80 quilômetros por hora, uma vez prevista em lei, contribui para mais um "engessamento" desaconselhável num texto que pretende vigorar por muito tempo.

Atendendo a sugestões de entidades responsáveis pela preservação ambiental, propusemos alterações no sentido de que todos os órgãos ou entidades passem a fiscalizar ou controlar os veículos automotores, relativamente à emissão de poluentes e ruído.

Alterações com o objetivo de favorecer o controle e fiscalização com relação à emissão de gases poluentes por veículos automotores foram introduzidos no art. 67 do Projeto.

D - Dos Pedestres.

No Capítulo dedicado aos pedestres poucas foram as sugestões que oferecemos, duas advieram

das Emendas nºs. 57 e 58, que incluem pequenos adendos aos §§ 1º e 2º do art. 69 e no caput do art. 72 e as demais provieram da atenção especial que demos à circulação de bicicletas e outros veículos, razão pela qual alteramos a denominaçaõ do Capítulo IV.

E - Do Cidadão.

O Capítulo em questão tem por fim assegurar ao cidadão direitos com relação à sua participação mais direta nas ações dos órgãos ou entidades vinculados ao setor de trânsito. Nada foi alterado nesta importante parte do texto.

F - Da Educação para o Trânsito.

Com relação ao Capítulo que disciplina a Educação para o trânsito, apenas duas modificações estão sendo oferecidas à discussão, ou seja, a inclusão do Ministério dos Transportes no desenvolvimento e implementação de programas destinados à preservação de acidentes, junto com os Ministérios da Saúde, do Trabalho e da Justiça. Deve-se essa inclusão ao acolhimento da Emenda nº 59.

A outra consiste na reformulação do § 2º do art. 76 do Projeto, que obriga a difusão gratuita pelo rádio e televisão, de campanhas relacionadas com o trânsito. Tratando-se de serviços explorados mediante concessão, permissão ou autorização, é discutível a exigibilidade de tal ônus por parte do poder concedente, ou seja, o Estado. A fim de se evitar possíveis conflitos que podem levar o judiciário a invalidar a mencionada norma, achamos conveniente reescrevê-la, deixando ao Executivo, a tomada de decisão sobre a forma de como dirimir a questão.

Outra é a situação do chamado "horário eleitoral gratuito", no rádio e na televisão. Naquele caso a regra que estabelece a gratuidade acha-se contida no texto constitucional (art.17, § 3º da CF), ao passo que a obrigação que ora se pretende instituir tem eficácia infraconstitucional, ou seja, teria sede em lei.

G - Da Sinalização de Trânsito.

As alterações por nós sugeridas no que concerne a este Capítulo do Projeto são ínfimas e dizem respeito, tão somente, ao aspecto redacional.

Assim é que, para adaptar o texto do caput do art. 81 propusemos a retirada da expressão "... em seu anexo II", em face da sugestão de se deixar para o CONTRAN a futura revisão deste Anexo do Código, por entender que o mesmo se localiza melhor no âmbito da legislação infralegal.

A nossa proposta é de que no Anexo II se repita a sinalização vigente até que o CONTRAN aprove novo elenco de sinais, pois o País não pode ficar sem esta regulamentação durante o período em questão.

Por acatarmos as Emendas nºs. 61 e 62 estamos sugerindo pequenos reparos redacionais aos arts. 83 e 84 da proposição em exame, bem como ao art. 86.

H - Da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito.

Nenhuma proposta de alteração foi formulada quanto ao Capítulo VIII do Projeto, registrando-se, também, que não foi esta parte objeto de qualquer emenda.

I - Dos Veículos.

Com o objetivo de não "engessar" as normas disciplinadoras da classificação dos veículos quanto a aspectos de ordem técnica, normas estas que se acham intimamente ligadas aos avanços tecnológicos da indústria automobilística, em geral, propusemos a retirada dos dispositivos que fixam parâmetros relacionados com as dimensões e peso de veículos, deixando tais estipulações para a legislação infralegal.

Evita-se, com esse procedimento, as formalidades próprias de um novo processo legislativo no caso de necessidade de alteração de um simples dado relativo àqueles itens antes mencionados (dimensões e peso, por exemplo).

O vigente Código Nacional de Trânsito (Lei nº. 5.108/66), sabiamente, outorga ao Regulamento tal disciplinação (art. 35).

Parece-nos aconselhável que essa matéria, de resto constantemente sujeita a novas medições, em razão dos vertiginosos avanços tecnológicos, não fique atrelada a normas jurídicas rígidas as quais, pela sua natureza, exigem longos períodos de elaboração em caso de necessidade de mudança.

Pelas razões expostas, optamos por introduzir nova redação ao art. 97 do Projeto e retirando, do texto os arts. 100 (dimensões de veículos) e 101 (limites máximos de peso), transferindo-se para o CONTRAN a tarefa de regular a questão.

Visando à adequação da nova fórmula fez-se necessária a modificação redacional de parte do art. 102 do Projeto, impondo-se, a supressão, por despiciendas, das regras dos arts. 104 e 105, que conferem atribuições ao CONTRAN já previstas no art. 95 do Substitutivo que oferecemos.

Atendemos à sugestão de acréscimo de parágrafo ao art. 106 do Projeto, nele incluindo os guindastes de grande porte, pois tais veículos recebem o Certificado de Homologação de Veículos pelo DENATRAN, que lhes confere autorização para transitarem no território nacional, embora com peso por eixos superior ao estabelecido na legislação pertinente.

Ocorre que esses veículos, no mais das vezes, são requisitados para atender preventiva ou corretivamente a sinistros ou situações emergenciais decorrentes de acidentes rodoviários ou ferroviários ou unidades industriais, o que recomenda que a autorização para transitar nas rodovias ou áreas urbanas não fique adstrita à prévia manifestação da autoridade com circunscrição sobre a via.

Considerando que a maior liberdade de circulação desses veículos atende, primordialmente, ao interesse público, parece-nos perfeitamente justificada a autorização por período correspondente a seis meses, atendidas, a critério da autoridade, as medidas de segurança que entender necessárias.

Quanto ao tópico que regula a segurança dos veículos, alguns aperfeiçoamentos devem ser procedidos, a nosso ver.

O primeiro refere-se à obrigatoriedade de fixação dos assentos nos veículos sujeitos à comercialização, por parte dos fabricantes, importadores, montadoras e encarraçadores.

Tal imperativo parece-nos perfeitamente compatível com os requisitos de segurança e com a potencialdade de pronto atendimento dessa responsabilidade por parte da indústria automobilística. Todavia, a exigência de adaptação dos veículos usados à nova técnica, segundo informações coletadas de entidades especializadas, certamente será inviável, pois em muitos casos a estrutura de veículos que se acham em circulação não permite a referida adaptação.

Ademais, a rigor, tal dispositivo torna-se desnecessário, tendo em vista a regra do art. 112 do Substitutivo, que prevê a responsabilidade civil e criminal dos importadores, das montadoras e fabricantes de veículos por danos decorrentes de falhas oriundas de projetos e qualidade de materiais.

Questão de grande relevância é a que se relaciona com os chamados equipamentos obrigatórios dos veículos. A matéria acha-se disciplinada pelo art. 111 do Projeto, sobre o qual passamos a tecer as considerações que se seguem.

O texto em análise, sabiamente, não atribui exclusividade ao Código para dispor sobre o assunto, mas confere ao CONTRAN a exigibilidade de outros equipamentos. Trata-se de providência salutar tendo em vista que a segurança veicular muito tem a ver com o desenvolvimento tecnológico, o qual não pode e não deve ficar à mercê de longos e tortuosos caminhos burocráticos para que sejam introduzidas inovações capazes de salvar vidas.

A nosso ver, uma das maiores conquistas a que se propõe a Projeto oriundo da Câmara é a obrigatoriedade da instalação do cinto de segurança (item I, do art. 111) e da sua utilização em todas as vias terrestres do território nacional (art. 66).

Dentre os equipamentos previstos como obrigatórios, entretanto, alguns não se acham devidamente testatos, nem cautelosamente examinados, a ponto de se poder afirmar, com segurança, a sua eficiência no combate aos acidentes ou à integridade física do condutor ou passageiros do veículo.

O primeiro a merecer a atenção desta Relatoria é o "dispositivo que permite o acendimento da luz diurna simultânea à ignição", previsto no inciso II do art. 111 do Projeto.

Na realidade, tal dispositivo não é adotado em nenhum país, a não ser em alguns situados em regiões onde as condições meteorológicas o recomendem, tais como na Escandinávia e no Canadá, mesmo assim como equipamento opcional.

A adoção da obrigatoriedade da chamada "luz diurna", no nossso modo de ver, seria uma temeridade, pois há inúmeros aspectos que desaconselham a obrigatoriedade do referido equipamento, dentre os quais podemos mencionar o sensível aumento de consumo de combustível nos veículos automotores, uma vez que o gerador que o abastece consome energia do motor. Outro ponto para reflexão é a falta de maior conhecimento técnico e prático sobre esse equipamento, especialmente acerca do custo de fabricação, da vida útil da lâmpada e, o mais importante, o que se denomina "custo-benefício", isto é, a relação entre o ônus imposto pela instalação obrigatória numa frota que se aproxima dos 22 milhões de veículos e os benefícios que essa aparelhagem trará ao evitar acidentes de trânsito por portar foco de luz, mesmo em condições climáticas as mais favoráveis como acontece em nosso País.

Somente após aprofundados testes que venham comprovar a conveniência da exigência aludida em um País como o nosso em que predominam as condições climáticas tropicais, parece-nos ela suscetível de discussão. Estas razões justificam o acolhimento da Emenda nº 67, que pretende a supressão do inciso II do art. 111 do Projeto e, por via de conseqência, do art. 320.

A exigibilidade de instalação do "totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais" é outra questão que merece especial atenção desta Comissão, pelos motivos que ora passamos a expor.

Em primeiro lugar, faz-se mister descrever, ainda que sinteticamente, o referido equipamento de monitoramente de esforços. Para tanto, reportamo-nos às especificações fornecidas pelos fabricantes do aparelho:

> "Em geral os totalizadores de esforços possuem censores eletrônicos de aceleração omnidirecional especialmente desenvolvido para detectar acelerações excessivas no plano horizontal. Uma vez detectado o fato, o tempo de duração é registrado em totalizadores numéricos de segundos. Simultaneamente, um alarme

sonoro comunica ao motorista que ele está cometendo um excesso e imprimindo ao veículo um esforço maior que o limite estabelecido para aquela situação específica de direção.

O sensor dos totalizadores de esforços são influenciados pelo seu ângulo em relação à vertical e, por isso, deve-se buscar nivelamento na sua instalação. Os testes práticos mostraram que a acelerações resultantes do movimento são muito mais internas que as resultantes da inclinação da estrada. Uma inclinação favorável permite executar uma curva em maior velocidade, uma inclinação desfavorável exige uma velocidade menor. Freadas em descidas também devem ser executadas com mais cuidado e arrancadas em subidas precisam ser bem trabalhadas."

O benefício para o trânsito acha-se assim descrito pelo fabricante:

"Dentro dessa realidade, o poder público, através das Polícias Rodoviárias, teria em mãos uma forma de controle extremamente simples e eficaz de fiscalização das rodovias e vias públicas. Com o equipamento instalado em larga escala, em qualquer local o guarda rodoviário tem acesso aos registros do comportamento do motorista na última hora. Um coletor de dados de simples operação ou a simples observação visual é suficiente para a obtenção de informações junto aos totalizadores de esforços e para a emissão da multa pertinente, quando for o caso".

Em que pesem os argumentos trazidos para que se mantenha no texto o inciso IV do art. 111, entendemos que os mesmos não resistem à uma análise mais aprofundada da questão que, em última instância, leva-nos à valoração da já mencionada relação "custo/benefício".

Com efeito, não obstante as considerações aduzidas no trecho transcrito, registramos alguns obstáculos à manutenção do citado dispositivo que nos parecem intransponíveis.

Em primeiro lugar, como de resto afirma a justificativa que acompanha a Emenda nº 69, que propõe a supressão do inciso IV do art. 111, "...O equipamento mencionado, totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais não é conhecido como dispositivo de segurança pela indústria automobilística mundial. Não existe literatura a seu respeito nem se sabe como poderá contribuir para a segurança veicular".

Ora, a falta de informações seguras acerca da eficiência do equipamento para evitar acidentes, por si só constitui entrave à obrigatoriedade de instalação do "totalizador" na 8ª frota mundial de veículos automotores, embora se sustente que se trata de equipamento inventado no Brasil.

Ademais, ficou insuficientemente demonstrada a utilidade do aparelho para efeito de fiscalização e controle, pois o simples fato de haver sido detectado um excesso de esforço horizontal proveniente da entrada incorreta em curvas, arrancada e freada brusca, não implica, obrigatoriamente, a prática de infração sujeita a qualquer penalidade.

A utilização do supracitado aparelho, segundo informações colhidas por esta Relatoria, melhor atende aos frotistas que pretendem reduzir seus custos, mediante controle permanente dos seus motoristas, mas não deve ser transplatada para a lei, como regra obrigatória de instalação. Se, por ventura, os testes demonstrarem o contrário, nada há que impeça o CONTRAN de expedir Resolução determinando a compulsoriedade da instalação do "totalizador" nos veículos que mencionar.

Por derradeiro, cabe-nos, por dever de ofício, esclarecer que, consoante fontes consultadas, há no Brasil uns poucos fabricantes do equipamento em questão.

Acolhemos, por todas estas razões, a Emenda nº 69, suprimindo do texto do Projeto o inciso IV, do art. 111.

Pesquisa realizada na legislação de trânsito de diversos países europeus e dos Estados Unidos da América, a par de recomendação aprovada pela Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa - UNECE em novembro de 1980, em reunião realizada em Genebra, levou-nos a propor regra consistente na afixação de faixas de segurança pintadas com tinta reflexiva na traseira de veículos de passageiros e de carga.

Trata-se de providência que, estamos certos, há de contribuir de forma efetiva para a redução de acidentes, especialmente nas estradas e rodovias, pois as placas ora sugeridas, pintadas com material retro refletor nas cores branca e vermelha fluorescentes, possibilitarão uma melhor visibilidade para os condutores que seguem os veículos pesados.

A supracitada recomendação da UNECE, cabe registrar, desde 1982 foi adotada por vários países europeus, podendo-se citar a Grã-Bretanha, Holanda, e Finlândia, além dos veículos militares norte-americanos que circulam no chamado Velho Mundo.

Pretende-se, assim, com o aumento da conspicuidade dos veículos de passageiros e os pesados, eliminar-se ou reduzir drasticamente as colisões traseiras noturnas.

Atendendo à sugestão de órgãos que programam ações tendentes a informatizar o controle e a fiscalização de veículos em circulação, propusemos a obrigatoriedade do dispositivo constante do inciso III, do art. 105 do Substitutivo.

A identificação eletrônica viabiliza a fiscalização automática das condições de circulação dos veículos, possibilitando a verificação instantânea de dados relevantes, tais como, identificação do proprietário, o licenciamento, o pagamento de multas de trânsito, a inspeção veicular periódica, etc. Com isso, será possível inibir-se, em muito, o roubo e o furto de veículos e tornar-se-á mais rápida e segura a passagem pelos postos de pedágio.

Por esta razão, entendemos cabível e adequado o pleito formulado por autoridades pertencentes à chamada comunidade de trânsito, e inserimos o inciso III no art. 105, supracitado, do Substitutivo que oferecemos, no sentido de introduzir, dentre os equipamentos obrigatórios, "dispositivo que permita a identificação automática de veículo".

A mencionada alteração deve-se ao fato de que a obrigatoriedade do uso dos equipamentos de identificação eletrônica viabiliza a fiscalização automática das condições legais de tráfego dos veículos, tais como, licenciamento, quitação de multas, inspeção de segurança veicular, além de inibir o trânsito de veículos furtados e roubados, bem como o roubo de cargas, etc.

Tal equipamento ensejará às praças de pedágio e postos de fiscalização as condições ideais para o mais abrangente controle sobre a própria vida do veículo, além de proporcionar maior conforto para os usuários.

Em face de recomendação de especialistas, estamos incluindo no Substitutivo que ora oferecemos à apreciação deste colegiado, dispositivo que obriga a instalação, em todos os assentos nos veículos de passeio e utilitários, de encosto para a cabeça.

Este equipamento, atualmente opcional, mas já instalado em grande parte dos automóveis mais modernos, traz enormes benefícios aos usuários destes veículos em caso de acidentes, ao evitar sérias lesões no pescoço e na coluna servical das vítimas de trânsito.

Diante da evidência da proteção promovida pelo chamado "air bag" nos casos de acidentes e em razão da existência de Projetos de Leis em tramitação em conjunto com o do Código de Trânsito Brasileiro (PLS ns. 159/95 e 323/95), estamos sugerindo a inclusão de inciso no artigo 111 do Projeto, o qual corresponde ao artigo 105 do nosso Substitutivo, no sentido de tornar obrigatória a instalação deste equipamento nos veículos automotores dos tipos autómovel e utilitário.

Nossa intenção era a de exigir o referido eulpamento no menor espaço de tempo possível, todavia, por não estar a indústria nacional em condições, ainda, de fornecer às montadoras este sofisticado equipamento e por se tratar de matéria que constitui novidade para nós, entendemos cabíveis algumas informações a respeito do mencionado equipamento existente em veículos fabricados em outros países, informações estas por nós obtidas junto a representantes da indústria automobilística.

A introdução de norma no texto do Projeto em análise que determina a obrigatoriedade do "air bag" como equipamento de segurança nos automóveis e similares constitui medida pioneira, pois poucos são os países em que tal providência foi adotada até o momento.

Consta que nos Estados Unidos da América, a legislação pertinente, desde 1989 passou a contemplar a hipótese, mas determinando a obrigatoriedade somente a partir de 1º de setembro de 1997.

O denominado "air bag", nome de marca, intitulado Equipamento Suplementar de Retenção, para ser definitivamente incluído como equipamento obrigatório necessita de um período médio de tempo a fim de que a indústria nacional se prepare para instalar nos veículos novos tal componente, pois faz-se necessária a reformulação de todos os projetos de modelos de veículos ora existentes.

O custo do equipamento, a ser acrescido no valor do veículo posto à venda deverá oscilar entre US$ 1.000 a US$ 1.200 dólares, registrando-se que somente a bolsa de gás nitrogênio, descartável a cada acionamento, deve ser reposta pelo custo aproximado de US$ 500.

A fim de viabilizar e acelerar o início da obrigatoriedade proposta, por se tratar de equipamento sem similar nacional, ainda, seria de todo conveniente que as autoridades fazendárias propusessem normas concessivas de isenção ou redução de tributos incidentes sobre a importação do equipamento ou de seus componentes.

De igual forma, seria de todo conveniente que, pelo menos nos primeiros anos de instalação deste importante equipamento de segurança, não fosse incluído o seu custo no preço total do veículo para efeito de tributação incidente sobre a comercialização do veículo.

Tais considerações, a latere, constituem meras idéias tendentes a viabilizar a adoção da medida, devendo ela ser objeto de diploma legal autônomo e concernente ao direito tributário.

,

Cabe observar, por outro lado, que a utilização do chamado "air bag" somente deverá ocorrer quando estiver o usuário com o cinto de segurança devidamente atado, caso contrário correrá ele sério risco do contusões ainda mais graves.

Diante das dificuldades mencionadas, com relação ao período de tempo necessário à implementação da obrigatoriedade, sugerimos a outorga de tal prazo ao CONTRAN, órgão técnico que, a nosso ver, saberá dosar com proficiência o tempo indispensável à exigência em questão.

Pequenas adaptações redacionais, a final, foram produzidas nos parágrafos que integram o art. 111 do Projeto, dentre elas a de se prever equipamentos de segurança para cilomotores e bicicletas.

Visando ao aperfeiçoamento do texto, especialmente, à sua clareza, estamos propondo pequena alteração no art. 117 do Projeto.

Por entendermos aceitável a utilização de ônibus também como veículos de publicidade e aconselhável, porque pode contribuir para reduzir o preço das tarifas, aceitamos a sugestão de, expressamente, a lei autorizar tal procedimento.

Por esta razão introduzimos o § 3º no art. 117 do Projeto, que corresponde ao art. 110 do nosso Substitutivo.

Cabe observar que tal medida foi recentemente disciplinada pelo Decreto nº 1.683, de 25 de outubro de 1995 que dá ao art. 91 do vigente Regulamento do Código Nacional de Trânsito a seguinte redação:

> "Art. 91 - É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário nos pará-brisas e em toda a extensão da parte traseira da carroçaria dos veículos, salvo no caso previsto no § 1º deste artigo.
>
> § 1º - Para efeito de redução de, tarifa, o poder concernente poderá disciplinar a utilização de publicidade nos veículos de transporte coletivos de passageiros.
>
> § 2º - Não se configuram como publicidade as inscrições de marca, logotipo, razão social ou nome do fabricante, do proprietário do veículo ou da carga, nem as inscrições de advertência e indicação do combustível utilizado".

Estamos sugerindo a adoção de técnica mais avançada no tipo de placas de identificação de veículos em nosso País, que contenham, por exemplo, o número do chassi do veículo, além de outros dados e que sejam refletorizadas.

Ora, é inegável que grande parte dos atos criminosos envolve a participação de veículos como instrumento utilizado pelos delinquentes.

As placas refletorizadas possibilitam, especialmente à noite quando é maior o nível de criminalidade uma identificação mais fácil do veículo. Até mesmo para efeito de segurança de trânsito tal equipamento ajuda os condutores de veículos em vias não iluminadas ou em condições climáticas adversas.

Trata-se de tecnologia que se acha à disposição em diversas partes do mundo e que tem sido adotada com mais intensidade nos Estados Unidos da América.

Por outro lado, a possibilidade de se inserir na placa o número do chassi do veículo é outro fator de segurança contra roubos, furtos e fraudes, tão comuns na atualidade.

A utilização de placas refletorizadas é obrigatória, no momento, em 34 países europeus, dentre os quais destacamos: Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, França, Holanda, Irlanda, Itália, Noruega, Portugal, Rússia, Suécia e Suiça.

Portanto, na Europa 81% dos países obrigam a utilização de placas refletorizadas, enquanto que na América do Norte, 71% das localidades adotam igual sistema.

Parece-nos que é hora de se implementar este eficiente aliado da segurança em nossa crescente frota de veículos.

O Selo de Validação, por seu turno, constitue mais um instrumento de ratificação da regularidade do veículo.

J - Dos Veículos em Circulação Internacional.

O texto original deste Capítulo foi mantido na sua íntegra.

K - Do Registro de Veículos.

No Capítulo concernente ao Registro de Veículos, achamos por bem sugerir algumas alterações, iniciando com a supressão dos veículos de propriedade da administração indireta e das fundações do rol daqueles que devem conter pintura nas portas com a sigla ou logotipo do órgão ou entidade a que pertencem.

A justificação para tal procedimento contém-se nas razões que acompanham a Emenda nº 205, ou seja, as empresas de economia mista e públicas têm direito à discrição quanto ao deslocamento de seus veículos em serviços de vendas, por razão de concorrência no mercado.

Propomos, a seguir, a supressão dos parágrafos 1º e 2º do art. 127 do Projeto por entendê-los dispensáveis. Se o caput confere ao CONTRAN atribuições para dispor sobre os modelos e especificações constantes do CRV, não há porque se limitar tais competências, descrevendo os tópicos que devem constar do documento em causa.

Esta Relatoria, sensível ao anseio da sociedade brasileira que clama por segurança e que exige probidade administrativa, propõe a introdução de técnicas mais sofisticadas para evitar a adulteração dos documentos mais importantes para os usuários e para a administração pública.

As falsificações de Certificados de Propriedade de Veículos são indispensáveis para que os criminosos e as "gangues" de "puxadores de veículos" venham a comercializar o produto de seus furtos e roubos.

Somente mediante técnicas que inviabilizem estas adulterações será possível inibir ou reduzir ao mínimo essas práticas delituosas.

Se reduzirmos ou acabarmos com a possibilidade de comercialização dos veículos roubados ou furtados, por via de consequência estaremos diminuíndo o número de roubos e furtos, pois a **res furtiva** não terá mercado para beneficiar os criminosos.

Com a intenção de aparelhar as autoridades competentes e de proporcionar aos usuários maiores níveis de segurança do seu patrimônio, estamos sugerindo alterações no art. 127 do Projeto, que regula a expedição do Certificado de Registro de Veículo e do art. 165, que disciplina a expedição da Carteira Nacional de Habilitação.

A fim de evitar qualquer tipo de adulteração ou falsificação propomos a utilização da avançada tecnologia, consistente no "Nível 5" de segurança, ou seja, a mais alta, quando da emissão dos documentos antes referidos (CRV e CNH).

As mais modernas técnicas utilizam o chamado sistema "Laminado de Segurança Retrorefletivo" que assegura a impossibilidade de ser o documento contrafeito, alterado, simulado ou duplicado.

Tal tecnologia é conhecida há mais de vinte anos, havendo inúmeras empresas especilizadas que a oferecem para a utilização em passaportes, vistos, carteiras de identificação em geral, certificados, títulos de propriedade, selos e etiquetas, etc.

O Sistema consiste no seguinte:

"O laminado composto neste sistema é fino, transparente, não brilhante, sem impressão visível, quando aplicado sobre o documento. Sob luz comum, proporciona leitura virtualmente clara do que está impresso, ou informação fotográfica contida no documento. Quando visto através de um verificador com fonte luminosa retrorefletiva, este mostra um fundo refletivo contrastando com uma imagem retrofletiva, imagem esta selecionada antes da fabricação da película. Esta imegem pode ser o logotipo do órgão e será exclusiva na aplicação deste documento. Uma vez escolhida a imagem, a mesma não será utilizada em outro documento.

Estes verificadores possuem um feixe de luz que podem ser de mesa ou portáteis, tornando extremamente simples a tarefa de verificação da autenticidade de um documento.

Qualquer tentativa de contrafação, alteração, duplicação ou simulação é facilmente percebida pela utilização do verificador".

Em vários países o sistema vem sendo utilizado para diversos documentos, a saber: na Argentina, para Carteira de Motorista e Porte de Arma; No Canadá, Austrália, Venezuela, Finlândia, Suécia, dentre outros, para Passaporte; e, Taiwan para Visto; na Califórnia, New York (EUA) e Holanda também para Carteira de Motorista, dentre outros.

É inegável, a nosso ver, que a adoção destas salvaguardas proporcionam maior credibilidade aos documentos em questão que, certamente, estarão resguardados de falsificação e adulteração.

L - Do Licenciamento.

No Capítulo que disciplina o Licenciamento de Veículos sugerimos, apenas, a supressão do art. 140 do Projeto, por se tratar de matéria estranha ao Código de Trânsito.

M - Da Condução de Escolares.

Este Capítulo, cuja denominaçao está sendo substituída, reveste-se de grande importância e é um dos pontos altos do texto elaborado pela Casa de origem.

As mudanças que estamos sugerindo justificam-se porque com a distribuição das competências previstas no arts. 22 e 24, faz-se necessária a distinção entre "transporte de escolares", ou seja, aquele serviço regular de transporte concedido pelo poder público municipal e a "condução de escolares" isto é, o serviço prestado por pessoas físicas ou jurídicas mediante contrato firmado com os pais ou responsáveis pelos escolares, cuja competência para a fiscalização de veículos e condutores fica a cargo dos órgãos estaduais.

N - Da Habilitação.

Um dos pontos altos do Projeto, sob a nossa ótica, é a disciplinação da habilitação a ser concedida aos condutores, prevista no Capítulo XIV.

Mantidas as Categorias de A a E, ou seja, de condutores de motocicletas até condutores de veículos acoplados ou articulados, a proposição, todavia, exige dos candidatos às categorias C, D e E uma gradação e condições que pressupõem a habilitação prévia e conduta condizentes, consoante se depreende da leitura dos arts. 148, § 1º e 150 do Projeto.

Também no que diz respeito aos exames passa-se a exigir, indistintamente, além do exame físico e mental, o psicológico (psicotécnico), sobre legislação de trânsito e veículos, noções de primeiros socorros e curso de direção defensiva.

Com o objetivo de elevar o nível de qualidade dos condutores, em geral, o § 3º do art. 154 do Projeto posterga a concessão da Carteira Nacional de Habilitação ao período de um ano, durante o qual recebe o candidato aprovado nos exames uma Permissão para Dirigir, vedada a condução em velocidades superiores de 60 Km. Por outro lado, a entrega da mencionada CNH fica condicionada ao não cometimento de nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou à reincidência de infração média, no mesmo período.

O critério adotado, certamente, há de inibir os arroubos e ímpetos próprios da juventude que, muitas vezes leva o jovem condutor à prática de excessos na condução de veículos, pondo em risco a sua segurança e a de terceiros.

A limitação da velocidade a 60 km por hora, entretanto, parece-nos medida imprópria, pois além da difícil fiscalização e controle dessa conduta, tal velocidade, em determinadas vias ou situações pode prejudicar a circulação de outros veículos, daí porque sugerimos a sua supressão.

As disposições contidas nesse Capítulo, portanto, parecem-nos apropriadas, razão pela qual quase nada mereceu reparos desta Relatoria, que se cingiu em suprimir o art. 152, transferindo o preceito nele contido para o art. 157 do Substitutivo.

Com relação a este dispositivo, entendemos que melhor redação é aquela que propusemos no Substitutivo, uma vez que, ao mesmo tempo que delega competência ao CONTRAN para fixar o modelo único, estabelece alguns itens obrigatórios, dentre os quais acha-se a indicação do tipo sanguíneo e o fator Rh do condutor habilitado.

Singela alteração foi sugerida, ainda, no §4º, do art. 158, incluindo-se o DAC como órgão expedidor de Cartão de Saúde para os pilotos da aviação civil.

Tendo em vista a tendência de se alterar, brevemente, a legislação pátria com relação à doação de órgãos, especialmente o disposto no PLS nº 06/95, recomendam a pequena alteração que efetuamos no § 10 do art. 165 do Projeto original, no sentido de determinar a obrigatoriedade da manifestação do condutor sobre a doação de seus órgãos, na Carteira Nacional de Habilitação.

Pesquisa realizada na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal levou-nos a inserir na parte final do art. 166 do Projeto adendo que determina a submissão de condutor condenado por delito de trânsito a novos exames, ainda que beneficiado com a extinção da punibilidade em decorrência do reconhecimento da prescrição (art. 158 do Substitutivo).

O - Das Infrações.

O Capítulo XV do Projeto, que trata das Infrações, não merece reparos significativos, senão a correção de pequenos lapsos e erros materiais.

Essa circunstância levou-nos a propor singelos acertos nos artigos 178 a 181, transferindo para o campo das penalidades as providências que se achavam, equivocadamente, contidas no campo das medidas administrativas. Tais acertos visam à harmonização dos dispositivos em tela com o disposto nos arts. 256 e 269 do Projeto.

Propomos a inserção do art. 170 do Substitutivo visando coibir o mau hábito de lançar lixo para fora do veículo.

Atendendo a justificada sugestão, alteramos o art. 231 do Projeto, fixando como grave a infração nele prevista originalmente.

Entendemos conveniente, ainda, o acolhimento das Emendas 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108 e 109, pois todas aperfeiçoaram o texto ou corrigem lapsos redacionais.

Por razão de ordem prática e tendo em vista a repartição de atribuições entre os DETRAN e os municípios (arts. 22 e 24), seguindo a orientação técnica dos respectivos representantes, seccionamos o texto do art. 233 do Projeto, de forma a facilitar a aplicação das normas nele contidas. Assim, as infrações previstas no art. 228 do Substitutivo ficam sob a fiscalização e tutela dos DETRAN e as enumeradas no art. 229 sob o controle dos municípios.

Tendo em vista que o preceito contido no § 1º, do art. 233 do Projeto já se acha contemplado no § 2º do art. 270, propusemos a sua supressão, o mesmo acontecendo com as alíneas do § 2º daquele mesmo artigo.

Aperfeiçoamentos do texto foram sugeridos, ainda, nos arts. 185, 186, 197, 209, 214, 217, 223, 235, 249, 252 e 253 do Projeto, tendo-se alterado, também, o art. 246.

Constatando que em vários dispositivos em que a infração exige a adoção de medidas administrativas, estamos propondo a inclusão das mesmas para o aperfeiçoamento do texto.

De destacar-se, por dever de justiça a excelência redacional dos dispositivos que integram o Capítulo das Infrações.

Com efeito, a forma adotada e a nomenclatura utilizada, em geral, demonstra a qualificação técnica e profissional daqueles que elaboraram o mencionado texto.

Tal circunstância confere mais segurança jurídica ao usuário do trânsito e aos próprios agentes e autoridades responsáveis pelo controle e fiscalização.

P - Das Penalidades.

Na sequência passamos a apreciar o Capítulo dedicado a regular as penalidades, podendo-se observar, a priori, que a proposição em exame adota critérios punitivos mais severos do que a legislação vigente.

Com efeito, ao substituir a nomenclatura da classificação das infrações de GRUPOS (I, II, III e IV) para GRAVÍSSIMA, GRAVE, MÉDIA e LEVE, o Projeto recrudesce o valor das multas, com base no valor da UFIR, atribuindo para a penalidade mais severa o correspondente a 180 UFIR (R$ 149,16 em valor atual), podendo, de acordo com o grau de infração ser multiplicado por 5 (cinco), o que a elevaria para R$ 745,83.

Além dessas imposições, o art. 259 do Projeto estabelece pontuação para cada tipo de infração, dispondo o referido dispositivo que ao infrator que atingir a contagem de 20 pontos no curso de 12 meses, será imputada uma nova multa no valor de 1.000 UFIR (R$ 828,70 na atualidade), sendo que a infração Gravíssima corresponde a 7 pontos, a Grave a 5, a Média a 4 e a Leve a 3 pontos. Cabe registrar que semelhante critério já consta da legislação em vigor, mas até o momento não foi aplicado.

Pequena alteração foi proposta, também, no dispositivo que regula a cassação do documento de habilitação (art. 260 do Substitutivo).

Em face de disposição conflitante contida na Consolidação das Leis de Trabalho (art. 462, I), acolhemos a Emenda nº 115, que propõe a supressão do § 5º, d o art. 260 do Projeto.

Pelas razões aduzidas na sua justificativa, acolhemos a Emenda nº 116, a qual sugere nova redação ao caput do art. 267

Q - Das Medidas Administrativas.

Por razões atinentes à boa técnica legislativa, procedemos à supressão do parágrafo único do art. 272 do Projeto.

Questão que mereceu desta Relatoria especial atenção é a que diz respeito à retirada do registrador instantâneo de velocidade e tempo (tacógrafo), nos casos de acidente com vítima.

É que a solução alvitrada pelo Projeto, no seu art. 279, teve a elogiável intenção de abreviar o tempo de interrupção da via em razão do acidente, daí porque autoriza a retirada do disco ou unidade armazenadora do registro pelo primeiro agente que chegar ao local para depois entregá-lo ao perito ou à autoridade policial.

Parece-nos, data venia, que tal procedimento, embora mais prático, esbarra em norma contida no art. 6º do Código de Processo Penal, que dispõe:

> "Art. 6º. Logo que tiver conhecimento da prática de infração penal, a autoridade policial deverá:
>
> I - dirigir-se ao local, providenciando para que não se alterem o estado e conservação das coisas, até a chegada dos peritos criminais;
>
> II - apreender os objetos que tiveram relação com o fato, após liberados pelos peritos criminais;

Portanto, tratando-se de ocorrência que envolve "responsabilidade penal", deve-se ter a cautela de preservar, ao máximo, a autenticidade das provas, daí porque somente os peritos oficiais estão aptos para retirar o disco do tacógrafo. Na atualidade, quando ocorre a retirada por outra pessoa, ainda que agente ou autoridade de trânsito, a perícia não mais considera os dados contidos no disco, louvando-se, apenas, nas demais provas colhidas.

Para atenuar o problema dos congestionamentos, a Lei nº 5.970, de 11 de dezembro de 1973, veio reduzir a rigidez do art. 6º do CPP, ao dispor:

> "Art. 1º. Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.
>
> Parágrafo único. Para autorizar a remoção, a autoridade ou agente policial lavrará boletim de ocorrência, nele consignando o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade."

Tal procedimento, todavia, não autoriza a retirada do disco do tacógrafo pela autoridade ou agente, mas das pessoas feridas e dos veículos, se estes estiverem prejudicando o tráfego.

Por cautela e para evitar possível troca do disco a ser encaminhado à perícia, preferimos manter a legislação vigente, que autoriza a retirada desta importante prova, exclusivamente pelo perito oficial.

Conforme acabamos de consignar, apenas o perito está habilitado a retirar o disco do tacógrafo, pois caso isto não seja feito, poderá ocorrer a nulidade do procedimento e, por conseguinte, do laudo pericial.

Em assim sendo, não há porque se acolher a Emenda nº 117 que, sabiamente procura diminuir o risco ora apontado ao exigir a presença do proprietário do veículo ou seu preposto. Fica ela, pois, prejudicada.

R - Do Processo Administrativo.

A regulamentação do processo administrativo mereceu desta Relatoria uma nova ordenação, objetivando à melhor clareza do texto e uma maior harmonia no encadeamento das ações que compõem o sistema.

Por entendemos que a delação prevista no art. 281 afronta princípio basilar no Estado de Direito, ao atribuir a qualquer do povo competência para "comunicar o cometimento de infração de trânsito", sugerimos modificações no texto do aludido dispositivo, acatando, ainda, a Emenda nº 156.

No que tange ao julgamento das Autuações e Penalidades, razões de ordem cronológica levou-nos a remanejar a disposição de alguns preceitos, com a finalidade de aperfeiçoar a sequência de atos e procedimentos desde a apreciação do auto de infração pela autoridade de trânsito (art. 278 do Substitutivo) até o encerramento da instância administrativa com o julgamento do feito pelo CONTRAN, pelos CETRAN ou CONTRADIFE ou pelo colegiado especial previsto no item II do art. 286 do Substitutivo.

Mantendo, em todas as situações a figura recursal, ou seja, a inconformidade mencionada nos arts. 280 e 281 para as JARI e a prevista no art. 285, todos do Substitutivo, o texto que apresentamos à deliberação desta Comissão parece-nos mais fácil de ser aplicado e entendido pelo usuário do sistema.

Pequeno acerto redacional foi proposto, ainda, no parágrafo único do art. 291 do Projeto, em função do acolhimento da Emenda nº 119.

S - Dos Crimes de Trânsito.

O texto aprovado pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados distancia-se da vigente Codificação Nacional (Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966), no que almeja consagrar relevantes inovações, das quais desponta a que busca tratamento adequado à problemática dos delitos de trânsito: Capítulo XIX - Dos Crimes; Seções I e II - Das Disposições Gerais e Dos Crimes em Espécie; arts. 293 a 299 e arts. 300 a 302.

Embora salutar a iniciativa - da necessidade de regramento legislativo atualizado da matéria de índole puramente penal -, convém não perder de vista que é esta a primeira oportunidade em que se procura inserir, no domínio reservado à legislação de trânsito, prescrições dessa natureza.

A pretendida modernização da ação repressiva contra os crimes de trânsito deve ser visualizada sob prisma próprio, certamente imprestável à disciplina a conferir-se às demais proposições do Projeto (inclusive no tocante ao Capítulo XV - DAS INFRAÇÕES), das quais impende afastar qualquer nota de caráter penal.

Não se hesita em reconhecer e afirmar a originalidade do direito positivo brasileiro, que, ao longo de sua evolução, nunca registrou diploma específico, a cuidar da definição dos delitos cometidos em acidente de trânsito.

Cristalizado esse modelo, os dispositivos legais em que assentam, de modo superficial, fragmentário e indireto, os elementos tipificadores dessas infrações, bem como a substância das penas a elas cominadas, datam, na sua quase globalidade, de há mais de 50 anos - do Código Penal - Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, e da Lei das Contravenções Penais - Decreto-lei nº 3.688, de 10 de outubro de 1941.

Neste exato contexto, em julho de 1992, objetivando receber contribuições da comunidade, determinava o Ministro de Estado da Justiça a publicação do Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito, elaborado por Comissão instituída pelo Presidente da República (Portaria nº 330, de 7 de julho de 1992 e Decreto de 7 de junho de 1991).

Sob a direção do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, os especialistas em assuntos de trânsito que integraram a Comissão Especial de Revisão do Código Nacional de Trânsito tiveram a consciência de que a situação não podia ser preservada: tornava-se imperiosa, pois, a sua adequação à realidade jurídica atual.

Com efeito, ao providenciar o encaminhamento do trabalho ao titular do Ministério da Justiça, o Presidente da Comissão Especial não deixou passar o ensejo para ser muito claro, verbis:

"....

A insatisfatória situação do trânsito brasileiro, a todo momento criticada, discutida e avaliada por órgãos de imprensa falada e escrita, por especialistas e pelo público em geral, constitui, sem dúvida, no contexto da segurança do cidadão e da sociedade, um dos mais sérios desafios para a administração pública.

É sabido que o atual comportamento de motoristas e de pedestres, a carência de técnicos, a falta de investimentos em tecnologia e em fiscalização, que permita rapidez e eficiência na aplicação das sanções, as dificuldades relativas à instrumentação legal e institucional e a precariedade dos controles por parte da sociedade civil

*na defesa dos direitos do cidadão e das instituições democráticas fornecem poderosos ingredientes para a insegurança coletiva. **O quadro de violência do trânsito reclama a revisão da legislação vigente.** Questões como a atualização das regras gerais de circulação, a segurança de pedestres e motoristas, o policiamento ostensivo, a clareza na definição das infrações, a aplicação de medidas administrativas, de penalidades, seu respectivo conteúdo e efeito prático, tanto no campo do direito administrativo quanto do **direito penal**, dão idéia da **complexidade** do problema.*

.....

Promoveu-se ampla revisão da sistemática de tipificação das infrações de trânsito, estabelecendo-se penalidades que realmente alcancem o objetivo de reprimir o infrator e desincentivar condutas transgressoras. Fixou-se, assim, elevado valor para as multas, a exemplo do que aconteceu nos países em que se buscou combater a violência do trânsito.

.....

*O anteprojeto contempla, **em capítulo próprio, as infrações penais cometidas na circulação de veículos**, assunto **já exaustivamente** debatido na sociedade brasileira, **carente** de iniciativa do poder público no sentido de **reduzir** o elevado índice de acidentes que **jamais encontram qualquer culpado.***

.....

*Cumpre-me, por derradeiro, registrar as **sucessivas cobranças da opinião pública** feitas à Comissão, no sentido de se tratar com **mais rigor** as infrações de trânsito, de sorte a por termo à **impunidade** que, a cada dia, aflige um número maior de famílias em nosso País.*

....."

(In D.O.U. de 13.7.92, Seção I, fls. 8959).

No campo do **direito penal**, a **solução** submetida à avaliação do **Ministro da Justiça** - na *"tentativa de reverter a atual situação do trânsito no Brasil"*, **estaria** no **seguinte texto:**

"CAPÍTULO XVI

DOS CRIMES

SEÇÃO I
Das Disposições Gerais

Art. 166. Aplicam-se aos crimes previstos neste Código as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal sempre que não disposto de forma contrária neste Capítulo.

Art. 167. Em qualquer fase do inquérito policial ou da instrução criminal, caberá a interdição temporária de direito preventiva, decretada pelo juiz, de ofício, a requerimento do Ministério Público, ou mediante representação da autoridade policial, cabendo recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.

Art. 168. A interdição para conduzir veículo será sempre comunicada ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente, e ao órgão nacional de trânsito.

Art. 169. As entidades públicas comunicarão às autoridades judiciárias os locais e as condições para a execução de serviços à comunidade.

Art. 170. São circunstâncias que sempre agravam as penas, quando não constituem o crime, ter o agente cometido a infração:

I - em estado de embriaguez voluntária ou culposa pelo álcool, por substância entorpecente ou por qualquer outra que determine dependência física ou psíquica;

II - com perigo para mais de uma pessoa ou com risco de grave dano patrimonial a terceiros;

III - sem habilitação específica para conduzir veículo;

IV - utilizando veículo que sabe de placa falsa ou adulterada;

V - sobre faixa de trânsito temporária ou permanente destinada a pedestre;

VI - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga.

Art. 171. Nas infrações penais de que trata este Código não se considera circunstância atenuante ser o agente menor de 21 anos, por ocasião do evento.

Art. 172. O juiz poderá deixar de aplicar a pena se as conseqüências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.

Art. 173. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.

SEÇÃO II
Dos Crimes em Espécie

Art. 174. Matar alguém, culposamente, em acidente com veículo:

PENA - detenção de 2 a 4 anos; multa de, no mínimo, 90 dias-multa; restrição de direito.

Art. 175. Ofender, culposamente, a integridade corporal ou a saúde de outrem, em acidente com veículo:

PENA - detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, trinta dias-multa; restrição de direito.

Art. 176. Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a vítima de acidente com veículo, haja ou não o agente concorrido com culpa para o acidente:

PENA - detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; restrição de direito.

Art. 177. Afastar-se do local do acidente o condutor infrator:

PENA - detenção de 2 meses a um ano; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.

Art. 178. Conduzir veículo em via pública, sob influência do álcool, de substância entorpecente ou de qualquer outra que determine dependência física ou psíquica:

PENA - detenção de um a 6 meses; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.

Art. 179. Recusar-se o condutor de veículo, sem justa causa, a submeter-se a perícia ou a exame clínico a que se referem os artigos 146, inciso VII e art. 155 deste Código:

PENA - detenção de um a 6 meses; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.

Art. 180. Conduzir veículo violando restrição de direito imposta com fundamento neste Código:

PENA - detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, 60 dias-multa; imposição cumulativa de restrição.

Art. 181. Conduzir veículo, expondo a perigo direto e iminente, a vida ou a saúde de outrem:

PENA - detenção de 3 meses a um ano; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.

Parágrafo único. Na mesma pena incorre quem:

I - confia ou entrega a direção de veículo a pessoa não habilitada ou a pessoa que, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de conduzi-lo com segurança;

II - utiliza veículo com alteração de equipamento ou característica que lhe afete a segurança ou funcionamento, ou em desacordo com os limites previstos nas especificações dos fabricantes.

Art. 182. Transportar pessoas em veículo, em condições perigosas ou com excesso de passageiros:

PENA - detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.

SEÇÃO III

Do Processo e Julgamento das Infrações Penais Cometidas na Circulação de Veículos

Art. 183. O procedimento para o julgamento das infrações penais previstos neste Código será disciplinado pelas unidades federadas, nos termos dos artigos 98, I e 24, X e XI da Constituição Federal.

Parágrafo único. Enquanto não disciplinado o procedimento previsto neste artigo, observar-se-á a legislação processual

em vigor." (In D.O.U. de 13.7.92, Seção I, fls. 8969).

Na **Exposição de Motivos** com que promoveu a **remessa** do Anteprojeto de Lei à consideração do **Presidente da República** (nº 045/93, de 29 de janeiro de 1993), o Ministro da Justiça **voltou** a chamar à atenção os **problemas** que a Comissão Especial de Revisão do Código Nacional de Trânsito pretendera ver **reparados:**

"....

*9. As **estatísticas** de acidentes de trânsito, ou mais drasticamente, os **números de brasileiros mortos e feridos** superam até **10 vezes** os números observados em países Europeus e da América do Norte.*

*10. A **inadequação** tanto da **legislação** como da **justiça** às reais demandas do Sistema de Trânsito, exponencialmente crescentes em função do maciço e privilegiado uso do automóvel como meio de transporte têm, juntamente com a falta do sentimento de cidadania, **estimulado o desrespeito à lei** com conseqüente **crescimento da violência** no trânsito.*

....

*14. Promoveu-se **ampla** revisão da sistemática de tipificação das **infrações de trânsito**, estabelecendo-se **penalidades** que realmente alcancem o objetivo de **reprimir** o infrator e **desincentivar** condutas transgressoras. Fixou-se, assim, **elevado valor** para as **multas**, a exemplo do que aconteceu nos países em que se buscou **combater a violência do trânsito**.*

....

*18. Cumpre-me, por derradeiro, registrar as **sucessivas cobranças** por parte da **opinião pública** feitas a este Ministério, no sentido de se tratar com **mais rigor** as infrações de trânsito, de sorte a **pôr termo à impunidade** que, a cada dia, aflige um número cada vez maior de famílias em nosso País.*

...."

Contudo, **não obstante** reconhecer a **evidência** da **proliferação** extraordinariamente assustadora **dos** acidentes de trânsito, da **defasagem** do instrumental legislativo, da dramatização da **delonga judicial**, e do **clamor da sociedade** - que já exigia **maiores** penas e **garantia** da **certeza** da punição, o Ministro da Justiça acabou submetendo o Anteprojeto de Lei à decisão presidencial **sem abranger** o capítulo destinado à definição dos **crimes de trânsito**, que, **assim**, foi, afinal, enviado ao Congresso Nacional (Mensagem nº 205/93, datada de **22 de abril de 1993**).

A **retirada** da matéria relativa aos crimes de trânsito, que, à primeira vista, poderia merecer a nota de paradoxal, encontra **explicação** oficiosa na **acolhida** de respeitável aconselhamento prestado, à época, pelo Min. EVANDRO LINS, no sentido de que o **então** Anteprojeto de Lei do **novo** Estatuto do Trânsito dever-se-ia **conter** dentro dos limites estritamente **administrativos**, de sorte a não prejudicar a unidade da **reforma do Código Penal**, da qual era o coordenador.

II

De autoria, pois, do **Poder Executivo**, na Casa de **origem** o **Projeto de Lei nº 3.710, de 1993**, (relator o Deputado BETO MANSUR), tramitou sob o regime de **"decisão terminativa"**, perante a **Comissão Especial do Código de Trânsito - desobrigada**, em conseqüência, a co-participação da **totalidade** dos representantes do povo, em seu processo de discussão.

A **retrospectiva** da etapa **inicial** da atividade legislativa - que **culminou** no Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994, pode ser vinculada aos **três Substitutivos** apresentados ao Projeto de nº 3.710, de 1993, pela douta Relatoria.

Logo no **primeiro**, de setembro de 1993, ocorria o **reaproveitamento decisivo** do Capítulo XVI do **Anteprojeto** elaborado pela Comissão Especial de Revisão do Código Nacional de Trânsito, nascido de **duas** emendas parlamentares ao Projeto do Poder Executivo (das 172 oferecidas).

O **objetivo** de ambas as iniciativas secundárias assim foi declarado em suas justificações:

"O Anteprojeto de Código de Trânsito, elaborado pela Comissão Especial do Ministério da Justiça trazia um capítulo destinado a definição e penalização dos crimes de trânsito. Sem explicações ou justificativas o Executivo retirou tal Capítulo quando da remessa do projeto para apreciação do Congresso.

*Entendemos que o novo Código deve tipificar tais crimes pois o tratamento dispensado pela legislação penal em vigor não consegue imputar punição a altura destes crimes deixando rastros indeléveis de **impunidade** o que tem contribuído para o **crescimento** do comportamento delituoso de trânsito.*

Acreditamos que tratamento especial no sentido de normatizar crimes de trânsito proporcionará maior eficiência na penalização destes pelo que reapresentamos o Capítulo que constava do anteprojeto acima referido".

(Deputado PAULO BERNARDO emenda nº 119).

"Não entendemos a exclusão, pelo Executivo, desse capítulo aprovado pela Comissão que elaborou o anteprojeto no momento em que a comunidade clama por providências enérgicas que possibilitem diminuirmos as mortes no trânsito brasileiro.

....."

(Deputado NILSON GIBSON - emenda nº 120).

Aceita, na linha do Anteprojeto de 1992, a recuperação do projetado em relação aos crimes de trânsito, o ponto passou a ser indisputável dentre os de maior importância alterados no segundo Substitutivo, com a acolhida, em outubro de 1993, de novas emendas - agora ao 1º texto (das 212 apresentadas), o que permitiu, nas palavras do Relator, torná-lo "mais preciso".

Posteriormente, no voto que embasou o oferecimento do terceiro Substitutivo - *"cujo texto ... pretende exprimir o que de mais moderno e eficaz se possa desejar de uma legislação de trânsito..."* -, a Relatoria concluiu a descrição das principais modificações sugeridas com esta passagem:

"....

Última alteração a que gostaríamos de nos referir diretamente, a previsão de dispositivos penais em capítulo próprio, "Dos Crimes", é das iniciativas que suscitaram maior polêmica desde os estudos iniciais para a elaboração do novo Código de Trânsito. Julgamos conveniente acolhê-la, nos termos do Substitutivo, para que penas de delitos culposos ocorridos em circunstâncias nas quais consideramos haver maior reprovabilidade da conduta, como a embriaguez ao volante, sejam agravadas e, não menos importante, para que condutas não previstas pela legislação penal, a entrega da direção do veículo à pessoa não habilitada, por exemplo, sejam tipificadas.

....."

Assim, em dezembro de 1993, deliberava a Comissão Especial do Código de Trânsito, no sentido de aprovar o terceiro Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.710, de 1993, que, além da previsão de tipos penais relacionados com o trânsito, veicula alterações de normas constantes do Código Penal.

Este, pois, o inteiro teor do Capítulo XIX do Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994, que ora pende de apreciação do Senado Federal:

"CAPÍTULO XIX

DOS CRIMES

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 293. Aplicam-se aos crimes previstos neste Código as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal sempre que não disposto de forma contrária neste Capítulo.

Art. 294. Em qualquer fase do inquérito policial, o Juiz poderá decretar fundamentadamente, a interdição temporária do direito de dirigir veículo, no caso de inquérito policial, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade policial e, no curso do processo, de ofício ou a requerimento do Ministério Público, cabendo desta decisão recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.

Art. 295. A interdição para conduzir veículo será sempre comunicada ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou o réu for domiciliado ou residente, e ao órgão nacional de trânsito.

Art. 296. São circunstâncias que sempre agravam as penas dos delitos de trânsito, quando não constituem ou qualifiquem o crime, ter o agente cometido a infração:

I - com risco de grave dano patrimonial a terceiros;

II - utilizando o veículo que sabe de placa falsa ou adulterada;

III - com Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo;

IV - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestre, exceto para acessar ou sair de imóvel lindeiro;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga.

Art. 297. Nas infrações penais de que trata este Código, não se considera circunstância atenuante ser o agente menor de 21 (vinte e um) anos de idade, por ocasião do evento.

Art. 298. O juiz poderá deixar de aplicar a pena se as conseqüências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.

Art. 299. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.

Parágrafo único. O socorro pronto e integral prestado à vítima é circunstância atenuante da pena.

Seção II

Dos Crimes em Espécie

Art. 300. Constitui crime:

I - dirigir veículo na via sem possuir Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir, ou ainda se cassado ou suspenso o direito de dirigir:

PENA: detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 dias-multa;

II - dirigir veículo na via pondo em risco a segurança alheia:

PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 dias-multa;

III - dirigir veículo em estado de embriaguez voluntária ou culposa pelo álcool ou sob efeito de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 dias-multa;

IV - confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa não habilitada, a pessoa com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso ou ainda a pessoa que, por seu estado físico ou psíquico, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

PENA: detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 dias-multa;

V - dirigir veículo na calçada ou no passeio, exceto para acessar ou sair de imóvel lindeiro:

PENA: detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 dias-multa;

VI - transportar pessoas em veículo em condições perigosas:

PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 dias-multa;

VII - recusar-se o condutor de veículo, sem justa causa, a submeter-se a perícia ou exame clínico quando determinado pela autoridade:

PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 dias-multa.

Art. 301. O art. 121 do Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

§ 6º. No homicídio culposo, ocorrido em acidente de trânsito, dobram-se as penas se o agente:

I - se encontrava em estado de embriaguez ou sob efeitos de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

II - não possuía habilitação ou com a mesma suspensa ou ainda cassada;

III - em caso de atropelamento, praticou o ato em faixa de pedestres, na calçada ou no passeio;

IV - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima de acidente de trânsito a que deu causa;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte coletivo de passageiros."

Art. 302. O art. 129 do Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 9º:

"§ 9º. Aumenta-se a pena de um a dois terços se ocorrer qualquer das hipóteses do § 6º do art. 121.""

Nesta altura do processo de formação legal, em que já se contam 4 textos projetados - pertinentes ao Capítulo "Dos Crimes", resta a preocupação de estabelecer o confronto entre eles, em quadro comparativo que propicie o acompanhamento da evolução da matéria.

QUADRO COMPARATIVO*

Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito, elaborado por Comissão Especial, em 1991.	Comissão Especial do Código de Trânsito. Substitutivo do Relator, Dep. Beto Mansur.	2º Substitutivo do Relator, I Mansur.
CAPÍTULO XVI DOS CRIMES	CAPÍTULO XIX DOS CRIMES	CAPÍTULO XIX DOS CRIMES
Seção I Das Disposições Gerais	Seção I Das Disposições Gerais	Seção I Das Disposições Gerais
Art. 166. Aplicam-se aos crimes previstos neste Código as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal sempre que não disposto de forma contrária neste Capítulo.	Art. 296. Aplicam-se aos crimes previstos neste Código as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal sempre que não disposto de forma contrária neste Capítulo. *(teor idêntico ao do anteprojeto)*	Art. 293. Aplicam-se aos crimes neste Código as regras gerais Penal e do Código de Proce sempre que não disposto contrária neste Capítulo.
Art. 167. Em qualquer fase do inquérito policial ou da instrução criminal, caberá a interdição temporária de direito preventiva, decretada pelo juiz, de ofício, a requerimento do Ministério Público, ou mediante representação da autoridade policial, cabendo recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.	Art. 297. Em qualquer fase do inquérito policial ou da instrução criminal, caberá a interdição temporária de direito preventiva, decretada pelo juiz, de ofício, a requerimento do Ministério Público, ou mediante representação da autoridade policial, cabendo recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo. *(teor idêntico ao do anteprojeto)*	Art. 294. Em qualquer fase dc policial ou da instrução crimin poderá decretar fundamentada interdição temporária do direito veículo, no caso de inquérito requerimento do Ministério P mediante representação da policial e, no curso do processo ou a requerimento do Ministéri cabendo desta decisão recurso e estrito, sem efeito suspensivo. *(nova r*
Art. 168. A interdição para conduzir veículo será sempre comunicada ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente, e ao órgão nacional de trânsito.	Art. 298. A interdição para conduzir veículo será sempre comunicada ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou o réu for domiciliado ou residente, e ao órgão nacional de trânsito. *(teor idêntico ao do anteprojeto)*	Art. 295. A interdição para condu será sempre comunicada ao trânsito do Estado em que o indi réu for domiciliado ou residente, nacional de trânsito.
Art. 169. As entidades públicas comunicarão às autoridades judiciárias os locais e as condições para a execução de serviços à comunidade.	Eliminado o art. 169 do anteprojeto.	
Art. 170. São circunstâncias que sempre agravam as penas, quando não constituem o crime, ter o agente cometido a infração:	Art. 299. São circunstâncias que sempre agravam as penas, quando não constituem o crime, ter o agente cometido a infração:	Art. 296. São circunstâncias qu agravam as penas dos delitos c quando não constituem ou qu crime, ter o agente cometido a inf
I - em estado de embriaguez voluntária ou culposa pelo álcool, por substância entorpecente ou por qualquer outra que determine dependência física ou psíquica; II - com perigo para mais de uma pessoa ou com risco de grave dano patrimonial a terceiros; III - sem habilitação específica para conduzir veículo; IV - utilizando veículo que sabe de placa falsa ou adulterada; V - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestre; VI - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga.	I - em estado de embriaguez voluntária ou culposa pelo álcool, por substância entorpecente ou por qualquer outra que determine dependência física ou psíquica; II - com perigo para mais de uma pessoa ou com risco de grave dano patrimonial a terceiros; III - sem habilitação específica para conduzir veículo; IV - utilizando o veículo que sabe de placa falsa ou adulterada; V - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestre, exceto para acessar ou sair de lote lindeiro; VI - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga. *(acréscimo inovador no inciso V)*	I - com risco de grave dano pa terceiros; II - utilizando o veículo que sabe falsa ou adulterada; III - com Carteira de Habil Permissão para Dirigir de diferente da do veículo; IV - sobre faixa de trânsito tem permanentemente destinada a exceto para acessar ou sair lindeiro; V - quando a sua profissão ou exigir cuidados especiais com o de passageiros ou de carga. *(texto inovador - elin anterior*

* - Lei nº 5.108, de 21.09.66 - O Código Nacional de Trânsito em vigor não contempla, em capítulo, os crimes cometidos em acidentes de trâ
- PL nº 3.710, de 1993, do Poder Executivo: o capítulo destinado à definição dos crimes de trânsito foi retirado, quando da remessa do Pr

Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito, elaborado por Comissão Especial, em 1991.	Comissão Especial do Código de Trânsito. Substitutivo do Relator, Dep. Beto Mansur.	2º Substitutivo do Relator, D Mansur.
Art. 171. Nas infrações penais de que trata este Código, não se considera circunstância atenuante ser o agente menor de 21 anos de idade, por ocasião do evento.	Art. 300. Nas infrações penais de que trata este Código, não se considera circunstância atenuante ser o agente menor de 21 (vinte e um) anos de idade, por ocasião do evento.	Art. 297. Nas infrações penais d este Código, não se circunstância atenuante ser o age de 21 (vinte e um) anos de i ocasião do evento.
Art. 172. O juiz poderá deixar de aplicar a pena se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.	Art. 301. O juiz poderá deixar de aplicar a pena se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.	Art. 298. O juiz poderá deixar de pena se as consequências da atingirem o próprio agente de grave que a sanção penal desnecessária.
Art. 173. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.	Art. 173. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.	Art. 299. Ao condutor de veículo, de acidente de trânsito de qu vítima, não se imporá a prisão em nem se exigirá fiança, se prestar integral socorro àquela. Parágrafo único. O socorro pronto prestado à vítima é circunstância da pena.
	Seção II Dos Crimes em Espécie	***(inovação - parágraf*** Seção II - Dos Crimes em Es
Seção II Dos Crimes em Espécie	Art. 304. O art. 121 do Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:	Art. 304. O art. 121 do Decreto-le de 7 de dezembro de 1940, passe acrescido do seguinte § 6º:
Art. 174. Matar alguém, culposamente, em acidente com veículo: Pena - detenção de 2 a 4 anos; multa de, no mínimo, 90 dias-multa; restrição de direito.	"§ 6º No homicídio culposo, ocorrido em acidente de trânsito, dobram-se as penas se o agente: I - se encontra em estado de embriaguez ou sob efeitos de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica; II - não possua habilitação; III - em caso de atropelamento, praticou o ato em faixa de pedestres, na calçada ou em local destinado exclusivamente a pedestres."	"§ 6º No homicídio culposo, oc acidente de trânsito, dobram-se se o agente: I - se encontra em estado de e ou sob efeitos de substância ent ou que determine dependência psíquica; II - não possua habilitação ou com a mesma suspensa ou ainda III - em caso de atropelamento, ato em faixa de pedestres, na c no passeio; IV - deixar de prestar socorro, que possível fazê-lo sem risco pessoa de acidente de trânsito a que deu V - quando a sua profissão ou exigir cuidados especiais com o coletivo de passageiros." *(texto inovador ao do 1º Sui*
Art. 175. Ofender, culposamente, a integridade corporal ou a saúde de outrem, em acidente com veículo: Pena - detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, trinta dias-multa; restrição de direito.	Art. 302. O art. 129 do Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 9º: § 9º Aumenta-se a pena de um a dois terços se ocorrer qualquer das hipóteses do § 6º do art. 121."	Art. 302. O art. 129 do Decreto-le de 7 de dezembro de 1940, passe acrescido do seguinte § 9º: § 9º Aumenta-se a pena de u terços se ocorrer qualquer das hip § 6º do art. 121."
Art. 176. Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a vítima de acidente com veículo, haja ou não o agente concorrido com culpa para o acidente: Pena - detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; restrição de direito.	Art. 303. Constitui crime: VII - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima de acidente de tráfego a que deu causa: Pena: detenção, de 3 (três) a 8 (oito) meses, e multa;	Art. 300. Constitui crime: Eliminado o inciso VII.

Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito, elaborado por Comissão Especial, em 1991.	Comissão Especial do Código de Trânsito. Substitutivo do Relator, Dep. Beto Mansur.	2º Substitutivo do Relator, D Mansur.
Art. 177. Afastar-se do local do acidente o condutor infrator; Pena - detenção de 2 meses a um ano; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.	Eliminado o art. 177.	III - dirigir veículo em estado de e voluntária ou culposa pelo álco efeito de substância entorpecen
Art. 178. Conduzir veículo em via pública, sob influência do álcool, de substância entorpecente ou de qualquer outra que determine dependência física ou psíquica: Pena - detenção de um a 6 meses; multa de, no mínimo. 30 dias-multa; ou restrição de direito.	III - dirigir veículo em estado de embriaguez ou sob efeito de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: Pena: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa;	determine dependência física ou p Pena: detenção, de 3 (três) mese de no mínimo 30 dias-multa; ***(texto inovador em rela 1º Substitutivo)***
Art. 179. Recusar-se o condutor de veículo, sem justa causa, a submeter-se a perícia ou a exame clínico a que se referem os artigos 146, inciso VII e Art. 155 deste Código: Pena - detenção de um a 6 meses; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou interdição de direito.	VIII - recusar-se o condutor de veículo, sem justa causa, a submeter-se a perícia ou exame clínico quando determinado pela autoridade; Pena: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa; ***(texto inovador)***	VII - recusar-se o condutor de vei justa causa, a submeter-se a p exame clínico quando determir autoridade: Pena: detenção, de 3 (três) a meses, e multa de no mínimo multa;
Art. 180. Conduzir veículo violando restrição de direito imposta com fundamento neste Código: Pena - detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, 60 dias-multa; imposição cumulativa de restrição;	Eliminado o art. 180.	
Art. 181. Conduzir veículo, expondo a perigo direto e iminente, a vida ou a saúde de outrem: Pena - detenção de 3 meses a um ano; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito. Parágrafo único. Na mesma pena incorre quem: I - confia ou entrega a direção de veículo a pessoa não habilitada ou a pessoa que, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de conduzi-lo com segurança; II - utiliza veículo com alteração de equipamento ou característica que lhe afete a segurança ou funcionamento, ou em desacordo com os limites prescritos nas especificações dos fabricantes.	II - dirigir veículo na via pública pondo em risco a segurança alheia: Pena: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa; ***(texto inovador)*** IV - confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa não habilitada ou a pessoa que, por seu estado físico ou psíquico, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança: Pena: detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa; ***(texto inovador)***	II - dirigir veículo na via pondo e segurança alheia: Pena: detenção, de 3 (três) a meses, e multa de no mínimo multa; ***(texto inovador em rela 1º Substitutivo)*** IV - Confiar ou entregar a di veículo a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou cor de dirigir suspenso ou ainda a pe por seu estado físico ou psíc esteja em condições de condi segurança: Pena: detenção, de 1 (um) a meses, e multa de no mínimc multa; ***(texto inovador em relaçã Substitutivo)***
Art. 182. Transportar pessoa em veículo, em condições perigosas ou com excesso de passageiros: Pena - detenção de 6 meses a 2 anos; multa de, no mínimo, 30 dias-multa; ou restrição de direito.	VI - transportar pessoa em veículo em condições perigosas: Pena: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa; ***(texto inovador)*** I - dirigir veículo na via pública sem ser habilitado: Pena: detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa; ***(texto inovador)***	VI - transportar pessoa em v condições perigosas: Pena: detenção, de 3 (três) a meses, e multa de no mínimc multa; I - dirigir veículo na via sem possu de Habilitação ou Permissão para ainda se cassado ou suspenso c dirigir: Pena: detenção, de 1 (um) a meses, e multa de no mínimc multa; ***(texto inovador - Subs***

Anteprojeto de Lei do Código Brasileiro de Trânsito, elaborado por Comissão Especial, em 1991.	Comissão Especial do Código de Trânsito. Substitutivo do Relator, Dep. Beto Mansur.	2º Substitutivo do Relator, [Mansur.
	V - dirigir veículo na calçada ou em local destinado exclusivamente a pedestre, exceto para acessar ou sair de lote lindeiro: Pena: detenção de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa;	V - dirigir veículo na calçada ou r exceto para acessar ou sair lindeiro: Pena: detenção, de 1 (um) a
Seção III Do Processo e Julgamento das Infrações Penais Cometidas na Circulação de Veículos	*(texto inovador)*	meses, e multa de no mínimo multa;
Art. 183. O procedimento para o julgamento das infrações penais previstas neste Código será disciplinado pelas unidades federadas, nos termos dos artigos 98, I e 24, X e XI da Constituição Federal. Parágrafo único. Enquanto não disciplinado o procedimento previsto neste artigo, observar-se-á a legislação processual em vigor.	Parágrafo único. As penas previstas no inciso VII são aumentadas da metade se da omissão resulta lesão de natureza grave e triplicada, se resulta morte.	*(texto inovador a* ***Subs:*** Eliminado o parágrafo único.

A leitura atenta do conteúdo do quadro comparativo é mais do que suficiente para demonstrar que várias das proposições que entraram na composição do **Capítulo XVI do Anteprojeto de Lei** do Código Brasileiro de Trânsito, elaborado em **1991**, acabaram por integrar o **Capítulo XIX** do Projeto de Lei da Câmara nº 73, de **1994**.

Evidenciada essa **identidade parcial**, convém deixar registrada - só para melhor **esclarecimento - a visão crítica** de VICENTE GRECO FILHO, que, em **1993**, levantara os **"pontos positivos" e os "defeitos" do Capítulo XVI do Anteprojeto de Lei** do Código Brasileiro de Trânsito.

Das propostas transplantadas para o texto pendente de apreciação do Senado Federal, **quatro** tinham sido consideradas **meritórias:**

- Art. 167 do Anteprojeto (art. 294 do PLC nº 73/94).

"....

*A providência é **positiva**, de proteção da ordem pública, se o evento, dada sua gravidade, recomenda a **imediata** retirada do agente da direção de veículos. **A redação, porém, não é boa**, porque **limita** a decretação da interdição temporária no período do "inquérito policial e da instrução criminal". Em primeiro lugar, se se adotar o procedimento preconizado das **infrações de menor potencial ofensivo**, não haverá inquérito policial, e, em segundo, não se prevê que a providência possa ser decretada na **sentença**. Isso porque, no processo penal, a expressão "instrução criminal", tem sentido técnico, referindo-se à fase procedimental do art. 394 ao art. 405 do Código de Processo Penal. Por outro lado, **falta** ao dispositivo o fundamento para a decretação da cautela. Poderá ser decretada a interdição, mas em que situações?*

***Sugere-se**, pois, ao referido **art. 167** a seguinte redação:*

Art. 167. Em qualquer fase da investigação ou da ação penal, havendo necessidade para a garantia da ordem pública, poderá, em decisão fundamentada do juiz competente, ser decretada a interdição temporária preventiva do direito de dirigir veículos motorizados, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade policial.

Parágrafo único. Da decisão que decretar a interdição preventiva, ou da que indeferir requerimento do Ministério Público a respeito, caberá recurso no sentido estrito sem efeito suspensivo, salvo se a decisão ocorrer na sentença, caso em que a apelação quanto a esse ponto, também não terá efeito suspensivo."

- Art. 170, VI, do Anteprojeto (Art. 296, V, do PLC nº 73/94)

*"A agravante é **pertinente**, porque as situações exigem **cautelas***

*acentuadas, tornando **mais** reprovável a conduta culposa."*

***Art. 178 do Anteprojeto (Art. 300, III, do PLC nº 73/94** - direção em estado de embriaguez).*

*"A incriminação é **procedente**, tendo em vista o **risco** que esse comportamento causa".*

Art. 181, parágrafo único, I, do Anteprojeto (Art. 300, IV, do PLC nº 73/94).

*"O **art. 181**, por sua vez, disciplina como crime **especial** a conduta que seria correspondente ao art. 132 do Código Penal.*

*Além de **desnecessária** a descrição do fato como crime especial, há **impropriedade** na **equiparação** das condutas referidas no parágrafo único. Isso porque as condutas equiparadas são de **perigo abstrato, ao passo** que o tipo fundamental é de perigo concreto. A questão, porém, é **de menor importância, porque a incriminação, em sua substância, é pertinente." (A Culpa e sua Prova nos Delitos de Trânsito**, Saraiva, São Paulo, 1993, págs. 103/4, 111, 114 e 115).*

De outro lado, na **censura jurídica** de VICENTE GRECO FILHO, tinham incidido as seguintes proposições:

***- Art. 170, IV, do Anteprojeto (Art. 296, II, do PLC nº 73/94** - "utilizando veículo que sabe de placa falsa ou adulterada;")*

*"Esta circunstância **não** pode, **de forma alguma**, vir a ser agravante dos delitos culposos, porque **nenhum** significado tem em face deles. É elemento **autônomo**, com objetividade jurídica **própria, desvinculada** da lesão corporal ou morte, ou mesmo do perigo resultante da condução de veículos.*

*A conduta poderia vir a ser erigida em **contravenção penal**, mas não agravante do delito culposo, com o qual **nenhuma** relação guarda."*

- Art. 170, V, do Anteprojeto (Art. 296, IV, do PLC nº 73/94).

*"Da forma como está redigido, o inciso representa pura **responsabilidade objetiva**. O **local** em que ocorreu o dano, em si mesmo, nada pode significar no plano da culpa. Se numa colisão, por exemplo, um dos veículos vem a ultrapassar a faixa de pedestres, aí atingindo pessoas, tal circunstância em nada se relaciona com a culpabilidade.*

*Entende-se o que deseja o dispositivo **agravar: A conduta culposa que viole locais privativos de pedestres, sabendo** o agente que o local é **preservado** ou **protegido**. Mas a conduta e não o resultado, que pode estar fora da previsibilidade do agente.*

*Além disso, como foi exposto no Capítulo IV, o maior número de vítimas fatais em ocorrências de trânsito acontece em atropelamentos (cerca de 60%), na desigual situação do homem dirigindo a máquina contra o homem desarmado. É **conveniente**, portanto, que a agravante também incida se a conduta do motorista revela especial **desatenção** em face dos pedestres em geral, ainda que fora da faixa privativa.*

*A agravante, portanto, **deveria** estar assim **redigida:***

*"V - Sabendo ou devendo saber estar violando faixa ou local de temporária ou permanentemente destinada a pedestre, ou com especial desatenção quanto ao movimento de pedestres." **(ob. cit**, págs. 109/111).*

E, finalmente, com a indicação de **supressão**, foram **condenadas** estas inovações:

- Art. 179 do Anteprojeto (Art. 300, VII, do PLC nº 73/94).

*"O **artigo 179** pretende a **incriminação** da recusa do condutor do veículo a se submeter a **exame pericial** ou **clínico** de alcoolemia ou substância entorpecente. Tal proposta, porém, é manifestamente **inconstitucional**, porque viola diversos de seus princípios. Afronta a **inviolabilidade da pessoa**, afronta o **direito à ampla defesa**, afronta o **direito de não se auto-acusar**. Se o acusado tem o direito de permanecer **calado**, com muito maior razão tem o de **não** se submeter à **prova da acusação**. O ônus é desta, de modo que a recusa em se submeter àqueles exames não pode, **em hipótese alguma**, vir a ser infração penal.*

*O dispositivo, portanto, deve ser **simplesmente** suprimido."*

- Art. 182 do Anteprojeto (Art. 300, VI, do PLC nº 73/94).

*"Finalmente, o **art. 182** do anteprojeto, quanto aos crimes em **espécie**, define o delito de transportar pessoas em veículo em **condições perigosas** ou com excesso de passageiros.*

*Ainda que a conduta, em princípio, possa merecer apenação, institul-la como crime autônomo, **não tem cabimento.***

.....

*De outro, transportar pessoa em condições perigosas é expô-la a **perigo direto e iminente**, o mesmo acontecendo se o excesso de passageiros é de molde a gerar perigo, estando essa conduta já incriminada **anteriormente.***

*O fato a ser reprimido é o que causa **perigo concreto**, não se justificando, no caso, a tipificação do dispositivo indicado. A conclusão, portanto, é por sua **supressão.**"* (ob. cit, págs. 115/6).

Posto o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994, ao crivo do Senado Federal - e reaberta, inevitavelmente, a sua discussão, o processo legislativo revisional vem seguindo trâmites que o extremam do observado na Casa de origem, sobretudo por não estar sujeito às simplificações inerentes ao sistema de "decisão terminativa" - o que torna certo o juízo coletivo do Plenário sobre os trabalhos conclusivos da Comissão Especial incumbida de seu exame.

Houve, contudo, circunstância acidental na tramitação do Projeto, cujo realce permite desdobrá-la em duas fases distintas, antes e depois da reinstalação da Comissão Especial, a 23 de março de 1995 (ao inaugurar-se, portanto, a legislatura atual), ocasionada pelo fato de alguns membros da sua composição primitiva não terem alcançado a reeleição.

Durante a presidência do Senador AMIR LANDO - em curso, pois, a legislatura passada, o texto originário da Câmara dos Deputados chegou a receber 137 emendas, das quais interessa transcrever as de autoria do Senador ÁUREO MELLO:

"PLC Nº 73, DE 1994
120
Incluir no art. 300 o inciso VIII

VIII - ... a venda de bebidas alcóolicas nas rodovias.

PENA - reclusão de 3 a 6 meses e multa de 30 dias-multa.
Parágrafo 1º - O infrator que não assinar declaração apontando o estabelecimento comercial onde ingeriu a bebida receberá nova multa no valor de 1.000 UFIR, além das demais penalidades previstas neste Código.
Parágrafo 2º - O proprietário do estabelecimento que vender bebidas alcóolicas responderá conjuntamente com os motoristas alcoolizados por crime conforme previsto no Art. 300, II deste Código."

"PLC nº 73, 1994
121
Incluir no Art. 300, o inciso IX com a seguinte redação

Confiar ou entregar a direção a pessoa alcoolizada.
PENA: reclusão de 3 a 6 meses e multa de no mínimo 30 dias-multa.

Justificativa:

é necessário endurecer a fiscalização e a penalização aos infratores da lei."

São de agosto de 1994 (ainda anteriormente ao início da atual legislatura), as audiências públicas realizadas em São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, que fizeram com que o debate ultrapassasse a órbita restrita do Congresso Nacional - e dos interesses diretamente envolvidos -, para ganhar o âmbito da opinião técnica especializada.

Sentiu-se, então, pela vez primeira, que havia, no contexto da particular gravidade da situação concreta, outras realidades subjacentes, outras dificuldades - como no campo do processo penal -, bem como a tendência de qual seria a solução penal acertada, a melhor possível.

Segundo se colhe, por exemplo, do depoimento do Sr. ROBERTO SCARINGELLA:

*"... Precisamos ter um trânsito com mecanismos adequados que traduzem maior **segurança**, maior **fluidez**, um trânsito mais humanizado.*

*E, neste aspecto, parece-me que devemos nos **inspirar** no que aconteceu nos **países do Primeiro Mundo**, onde muitos deles há vinte, vinte e cinco anos, tinham um quadro muito dramático do ponto de vista de segurança, muito dramático do ponto de vista de fluidez.*

*O que aconteceu nesses países que têm índices de segurança **superiores** ao nosso? O que aconteceu com esses países onde o número de mortes no trânsito comparado com o número de veículos é muitas vezes **menor** que o trânsito brasileiro? Aconteceu nesses países uma **vontade política explícita**, uma mobilização a nível nacional.*

*... **Aconteceu de forma clara e insofismável uma legislação drástica para punir o crime de trânsito, o infrator de trânsito, e uma justiça rápida.***

.....

*É extremamente importante ressaltar os pontos a seguir: a existência do fundo, **a justiça rápida, uma legislação drástica** e a vistoria.*

.....

*O que me parece **importante** é que, em **todos** os países onde houve um **avanço** muito grande - depois de anos, porque não se obtém um avanço instantaneamente; isso não ocorreu em nenhum país -, como o **Japão, a França, a Alemanha** e a **Inglaterra**, essa questão do trânsito, em um momento crucial, virou um tema de mobilização e desafio nacional. Em **todos** esses países ocorreram **reformas** em que a **fiscalização** e a **legislação foram drásticas, a justiça rápida**, o valor da multa é **alto** e o **infrator** ou **criminoso** de trânsito é **punido rigorosamente.***

....."

Também nessa linha, observou o Des. GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO, com a lembrança das **razões** que o Ministro da Justiça desenvolvera, junto ao Presidente da República (em 6 de junho de 1991), para justificar as **mudanças** da legislação de trânsito e a proposta de criação de Comissão Especial:

"....."

*A situação do trânsito no Brasil tem sido considerada como de **calamidade pública** pela quase totalidade dos especialistas no assunto. A **violência** no trânsito não tem tido limites, conforme têm demonstrado as últimas **estatísticas** de acidentes, e aqueles que a cometem são **mantidos na impunidade, à falta de mecanismos ágeis de repressão.** Para se ter uma idéia, em levantamento realizado nas delegacias do País, de **350 mil** acidentes registrados, **177** foram **arquivados, prescritos** os crimes ou simplesmente **não investigados.***

*Convém lembrar que a legislação brasileira é **benevolente e ineficaz.** Impõe-se **a agilização dos processos** de apuração de acidentes..."*

.....

*As considerações da justificativa foram o **retrato fiel da época, que, até agora, não se modificou.***

....."

E de estilo mais **direto** ainda, as palavras do Secretário WALTER ANTUNES:

"....."

*Quanto as **punições**, elas devem ser **muito severas.** É onde entra o Poder Judiciário.*

.....

*A parte educativa é importante, mas o que vai **educar** o motorista, no **Brasil**, é a **punição severa. Se não houver punição, não haverá educação no trânsito.** Se o Poder Judiciário tivesse plenamente **armado** para resolver conflitos dessa ordem, no caso, o policial deveria conduzir a um **juiz de pequena causa** o motorista que puser em dúvida a sua ação. Por outro lado, o motorista, na presença do juiz, seria submetido à **multa** ou até a uma punição maior por não ter concordado com uma multa justa. Isso nos faz lembrar o que acontece nos **Estados Unidos**, onde o motorista é conduzido ao **juiz de plantão**, prática normal que, infelizmente, não temos no nosso Judiciário,.."*

Efetivada a **reestruturação** da Comissão Especial - passando a ocupar a Presidência o Senador FRANCELINO PEREIRA, **mantida**, porém, a Relatoria com o Senador GILBERTO MIRANDA -, **novo** prazo regimental foi aberto, a 18 de abril último, para a apresentação de **emendas.**

Das **119** oferecidas, apenas **uma** - a de nº **253**, subscrita pelo Senador ROMEU TUMA -, teve por objeto proposição inserida no Capítulo XIX - "DOS CRIMES", deste teor:

"PLC nº 73, de 1994

253

*Acrescente-se ao **artigo 294** do PLC em epígrafe, o **parágrafo único**, com a seguinte redação:*

Parágrafo único. Para verificação de eventual ocorrência de crime ou

contravenção, o documento a que se refere o inciso IV do artigo 23 desta Lei, será encaminhado de imediato, à autoridade de Polícia Judiciária da área territorial do fato, sempre que possível com a apresentação das partes envolvidas e das testemunhas, se houver.

JUSTIFICAÇÃO

*Nos termos do parágrafo 4º do artigo 144 da Carta Federal, compete às polícias civis, dirigidas por Delegados de Polícia de carreira, ressalvada a competência da União, as funções de Polícia Judiciária e a **apuração de infrações penais**, exceto as militares. Por "infrações penais" compreende-se a prática de crime e contravenções, cuja capitulação, ainda que provisória, exige formação jurídica.*

Imprescindível, destarte, que todas as ocorrências relativas a acidente de trânsito, sejam apresentadas à Autoridade de Polícia Judiciária da área territorial do fato, para verificação de possível estado de flagrância (Art. 302 do C.P. Penal), ou da hipótese cabível preconizada no art. 299 desta Lei. Somente assim ficarão asseguradas garantias fundamentais do cidadão previstas no artigo 5º incisos LIII, LIV, LV, LVIII, LXII, LXIII, LXV e LXVI, da Carta Maior, resguardando-se por via de conseqüência a "persecutio criminis" e o "jus puniendi" do Estado."

De **registrar**, ainda, no recente **Fórum Nacional de Debates sobre o Código Brasileiro de Trânsito**, realizado em reunião de **17 de agosto passado** - como a **última** oportunidade para a coleta de **sugestões**, a participação do juiz criminal paulista, Dr. LUIZ FLÁVIO GOMES, que, na **parte penal**, ofereceu a seguinte **contribuição**:

*"No que diz respeito ao **Capítulo XIX**..., tenho a dizer o seguinte: é **lamentável**, da forma que veio da Câmara dos Deputados, de forma alguma, a Casa Alta do Legislativo brasileiro, de modo algum, **pode deixar este texto como está**. Eu apontaria aqui, eminente Senador, cerca de **seis** ou **sete inconstitucionalidades**, e, ademais, segundo o meu ponto de vista há um **erro fatal**, um **equívoco clamoroso**. Qual? O de ainda **continuar** considerando a justiça criminal do ponto de vista eminentemente **formal**. Quer dizer, **hoje**, nós, juízes criminais, em termos de **trânsito**, decidimos o litígio. Mas nós **não damos solução**. Sinto-me, no exercício da judicatura criminal do **trânsito**, extremamente frustrado. Por que? Porque as **vítimas dos delitos** não saem com um tostão de **indenização** dos foruns criminais. Não há uma linha, na exposição de motivos, vinda da Câmara, fala-se nas vítimas e invoca-se sempre o **número de vítimas**, o tormento, o sofrimento que os acidentes causam às vítimas. Mas na hora de escrever os textos e **prever algo em favor da vítima, não há** - não vi, ao menos, **uma linha sequer**, em termos de **vítimas**...*

*Segundo, **não cuidou da parte processual.***

*De que **adianta** elaborarmos uma lei penal, pode ser a mais bem feita do mundo do ponto de vista material ou penal, **se depois não encontramos um instrumento que possa operacionalizá-la** e transformá-la em Código Penal bem feito, em algo **realizável**, em algo **praticável**. De **nada** adianta trabalhar no âmbito **penal, sem** trabalhar no âmbito **processual penal**; é absolutamente **impossível**.*

.....

*Insiste, por exemplo, o novo Código projetado, em **criminalizar** condutas que não têm mais sentido nenhum dentro de um Código como crime. Exemplifico: **Art. 32**, hoje, da **Lei das Contravenções - dirigir sem habilitação**. Santo Deus! Isso é **pura infração administrativa** e tem que ser sancionado **só** administrativamente. O policial **multando** e **apreendendo veículo** já está reprimindo o **suficiente**, visto que uma infração desse teor não chega ao ponto de ganhar o **status** de direito penal ... Por causa de um art. 32 - que muito bem dizia há pouco um Senador -, **depois** de tanto trabalho, **depois** de tantas horas de serviço envolvendo inúmeras pessoas, chega ao Tribunal, decidimos em primeiro grau e, depois, há recurso e, nos Tribunais Superiores, **provavelmente**, isso vai dar **prescrição**. **Tudo inútil**. Há **muito** de tarefa inútil que temos feito.*

*Dentro desse exíguo espaço de tempo - e é justificável o tempo que temos, em virtude da grande quantidade de expositores sobre o assunto -, **só** assinalaria, nessas considerações quase que finais, os pontos mais gritantemente **inconstitucionais** ou flagrantemente **desajustados à carência da sociedade brasileira atual**. Por exemplo..., fala-se em dirigir o veículo em estado de **embriaguez**, transforma-se isso em crime. Iniciativa **louvável**, muito bem. Ora, **o que é a embriaguez?** Um código posto da forma como está aqui, desta forma tão **ampla** e tão*

*discricionária vai dar, evidentemente, ensejo a muitos **abusos** ou a muita **impunidade**. Pois, o que é a embriaguez? **Urge** que um código, quando fala em embriaguez, **defina o que é**. Ademais, nunca podemos esquecer que o álcool influi em cada pessoa de modo diferente; há graus diferentes de embriaguez.*

.....

***Outra falha lamentável, onde está o delito de "racha"?** O que nos atormenta a todos, que é a infração do trânsito que **mais** perturba, do ponto de vista das infrações perigosas. **Não existe previsão da chamada culpa temerária**, que está no Código alemão, no Código português, no Código espanhol e estamos elaborando uma lei penal nova sobre o assunto. **Está faltando**, evidentemente, este tipo penal **muito importante**.*

.....

*No que diz respeito ao **essencial**, insistiria em um ponto, ou seja, o das **sanções** no âmbito penal. Não podemos mais pensar que a **pena de prisão** é a rainha de todas as penas dentro do Direito Penal. A pena de prisão está reconhecidamente **falida**. No mundo inteiro se reconhece isso.*

*No IX Congresso Internacional da ONU, realizado de 28 de abril a 14 de maio deste ano, discutiram-se inúmeros assuntos, **inclusive infrações de trânsito**, ou seja, quais as **medidas corretas**, ajustadas, adequadas como reação estatal contra este mal que é a infração de trânsito. E a **conclusão** do IX Congresso da ONU foi **inequívoca**. Em que sentido? É **impossível** prever para isso a pena de prisão como a rainha das penas. Temos que pensar em inúmeras outras **penas alternativas**. Tenho aqui um rol enorme de sanções alternativas que funcionam **fora** de nosso país, que estão na legislação espanhola, que estão na legislação alemã sobretudo. Por exemplo, para um **simples dirigir sem habilitação**, o Código prevê **três meses** de detenção. **Que pena mais inútil!** Por que? Como juiz, vou condenar um sujeito a três meses de prisão? O que vou fazer? Mandar para a cadeia? **Obviamente que não**. Concedo um **sursis**? Quem **fiscaliza sursis** no Brasil hoje? Absolutamente **ninguém**. Não há um funcionário para fazer isso. Assim, o **réu não sente a pena**. Não há, portanto, a função ressocializadora da pena, ela não surte seu efeito e a sociedade não a vê concretamente fixada. Portanto, aquilo que chamam de **prevenção geral** tampouco surte efeito. A **vítima** não leva um tostão porque, como juiz criminal, hoje, **não** posso fixar absolutamente nenhuma **indenização** na minha sentença criminal em favor da vítima. Assim, pergunta-se, a quem interessa o sistema atual repleto de **prescrições**?*

*Apresento um **dado estatístico** aqui, eminentes Senadores, autoridades, senhores e senhoras, **estarrecedor**: no princípio do ano passado, no **Tribunal de Alçada Criminal de São Paulo**, só num Tribunal, havia **45 mil** processos, recursos; destes, cerca de **30%** versavam a respeito de **acidentes de trânsito**. Sabem quantas **prescrições** aconteceram **só** no curso de **94** e agora continuam no curso de **95**? **Três mil** processos **prescritos só** no curso do ano de **94**. E agora, em **95**, já estamos beirando a casa dos **mil** processos prescritos. Imaginem, **quatro mil** processos, a maciça **maioria** de acidentes de Trânsito! **Tudo perdido!** Não houve eficácia nenhuma, não houve efeito ressocializador nenhum, muito menos o **efeito compositivo** em favor da **vítima**. Absolutamente **nada**. Quantas horas, quanto papel, quanto trabalho, quanto dinheiro gasto. **Tudo inútil**. Por que? Porque **continua** o código falando em **pena de prisão** para coisas **pequenas**. Para infrações **menores** não se justifica a pena de prisão porque é uma pena **falida**.*

*Apresento **outros** dados estatísticos. Agora, no Congresso da ONU, esteve presente um representante da Alemanha que disse que, no seu País, só aplica-se pena de prisão a **15%** dos condenados finais; **85%** das sanções criminais são **outras penas alternativas**, substitutivas, como **multa**, como **inabilitação para dirigir** no âmbito do trânsito, **suspensão da carteira, multa reparatória**, que é uma sanção extremamente **oportuna**, em favor da vítima ou que se fixe uma **indenização** nesse processo...*

***Conclusão óbvia:** temos que **desapegar**, que nos **separar** dessa pena de prisão, a não ser nos **casos extremos**, nos casos **mais graves**. Por exemplo: num **homicídio culposo no trânsito** justifica uma pena de prisão. Mas um **simples dirigir sem habilitação** e outras infrações aqui previstas, de modo algum, a pena prevista é absolutamente incorreta.*

*E complementaria salientando **dois pontos** mais, Srs. Senadores: primeiro, continua o Código aqui projetado falando em **presunção de violência, presunção de lesão ao bem jurídico segurança viária**. A presunção **máxima** que temos no nosso Direito*

*é a **presunção de inocência**. É **princípio constitucional**, complementado pelo art. 8º da Convenção Americana dos Direitos Humanos, que descreve bem que aquele que acusa tem que provar o que está imputado. Vejam: se a presunção máxima é a da inocência do acusado, **não** pode a **lei**, **não** pode o **legislador presumir** o absolutamente **oposto**, presumir que, por exemplo, quem dirigir o carro na rua já está perturbando o bem jurídico que é a segurança viária. Essa presunção para nós é absolutamente **inconstitucional**. Não é por outra razão que, no exercício da judicatura em São Paulo, eu, particularmente, não estou reconhecendo a constitucionalidade do **art. 32 da Lei das Contravenções** e tenho dito nas minhas decisões **absolutórias** que isso é **matéria administrativa**, visto que está lá no art. 89, I, do atual Código Nacional de Trânsito. É problema administrativo. Se ele não perturbou o tráfego, eu, Juiz, não condeno porque entendo que aí não há legitimidade constitucional para a norma do legislador infraconstitucional. Este é um aspecto. Portanto, temos que tomar **muito cuidado** com as **presunções**, e aqui há várias, cinco ou seis, assinalei.*

*De outro lado, por fim, assinalaria que, **hoje**, a **melhor** justiça criminal do **mundo** - tenho dito nos artigos que tenho escrito - é a de **Mato Grosso do Sul**, e aqui vão nossas loas, nossos elogios. A melhor justiça criminal do mundo hoje é a de Mato Grosso do Sul, porque Mato Grosso do Sul, desde **1990**, introduziu, na sua legislação **estadual**, o que a Constituição, no art. 98, I, chama de "**juizados especiais criminais**". Pergunta-se: o que Mato Grosso do Sul tem de diferente de nós, de São Paulo, de Brasília? A diferença é gritante, é marcante. Só vendo para que todos possam, efetivamente, se impressionar. Que **sanções** hoje a justiça mato-grossense vem aplicando? As seguintes: **cesta básica de alimentos**, **cesta-básica de remédios** e outras tantas condenações no âmbito das infrações de trânsito.*

*Recentemente, um dono de um laticínio em Dourados atropelou uma criança. Quais foram as sanções aplicadas a esse Senhor? Se ele tivesse feito isso em **São Paulo**, aplicaria-lhe a pena de **um ano de detenção**, concederia **sursis**, ninguém fiscalizaria, a **vítima** não teria levado **nada**, e não surtiria nenhum efeito social minha atividade jurisdicional. Em **Mato Grosso do Sul** quais as sanções impostas a esse Senhor? Primeira, **pagou todas as despesas hospitalares** - porque o garoto foi levado ao hospital e, infelizmente, acabou morrendo -, **indenizou** a vítima, porque lá se permite a **transação penal**, e a preocupação primeira é **reparar os danos** em favor da vítima e da sua família. E, ademais, foi **condenado** a dar **120 litros de leite** por mês a três creches da cidade de Dourados. Não há, portanto, hoje, uma creche que tenha falta de leite, não há um hospital com falta de remédios, não há um asilo sem cama ortopédica em Dourados, porque isso é a **justiça criminal do terceiro milênio**. Essa é a justiça criminal socialmente útil, não uma justiça criminal **burocratizada**, cheia de papéis e que dá a **prescrição** no final. Em suma, eminentes Senadores, autoridades, senhoras e senhores, **muito há que ser feito**, **muito há que ser modificado**. O rumo desse projeto é o **tradicional**, **clássico**, **formal**. Como juízes, continuaremos decidindo, mas não solucionando o litígio que está na base de tudo. Há uma vítima; há um ser humano que sofreu, e, hoje, nós, como juízes, pouco fazemos em favor desse ser humano dentro do **processo penal**. Por isso, na nossa modesta opinião, o **rumo** tem que ser **outro**.*

*Sr. Presidente, apenas gostaria de assinalar alguns pontos mais **concretos**.*

*Por exemplo, quando se diz que as penas serão **dobradas** no caso de um sujeito **embriagado** causar a **morte** de uma pessoa, na **prática**, essa pena **não** surtirá efeito preventivo algum. **Hoje**, a pena de quem pratica **homicídio culposo** é de **um a três** anos: com a pena **dobrada**, esse período passa para **dois a seis anos**. Que pena será fixada por um juiz criminal para alguém que, **embriagado**, matou uma pessoa no trânsito. Em **geral**, será fixada a pena de **dois anos**, e, como todos nós sabemos, no Brasil, para tal pena, **cabe sursis**. Se se trata de réu **primário**, com bons **antecedentes**, pode-se conceder **sursis**. **Calmos no nada**. Com isso, não há eficácia preventiva. Logo, esse é um dos fatos **mais graves** que está previsto no Código e que merece uma reparação em termos de uma **sanção mais eficaz**.*

....."

Traduzindo as idéias expostas, o titular da 26ª Vara Criminal de São Paulo formalizou **cinco sugestões** de aperfeiçoamento do Capítulo XIX - "**Dos Crimes**", encaminhadas à mesa diretora do Forum Nacional:

"*1) A pena de prisão é "ultima ratio". Urge a **adoção de penas alternativas (Prestação de serviços à comunidade, multa reparatória, perda do veículo, inabilitação**, etc.)*

2) *Por força do princípio da **presunção de inocência**, não pode haver **crime de***

perigo presumido.Há inúmeras inconstitucionalidades nas propostas apresentadas,

3) Esqueceram até agora do crime de culpa temerária ("racha"), previsto nas legislações civilizadas.

4) Urge a previsão de indenização em favor da vítima.

5) Está havendo grande confusão entre tutela direta e indireta do bem jurídico".

À recordação das derradeiras indicações recolhidas, diretamente, pela Comissão Especial do Senado Federal, é mister acrescentar os subsídios apresentados durante os trabalhos do painel Administração da Justiça Criminal do Delito de Trânsito, que se realizou, no Ministério da Justiça, a 26 de setembro último, integrando o programa do Forum Nacional de Trânsito: Acidente ou Crime?

Para SAFE CARNEIRO, advogado criminal em Brasília-DF, interessou perquirir as causas que impedem a ação da justiça, na apuração dos delitos de trânsito, e as soluções cabíveis: a criação do juizado de instrução, a transformação de todos os ilícitos administrativos em crime, e a aplicação preferencial da pena pecuniária, em valores altíssimos.

Em outra direção, pôs-se ROGÉRIO GRECO, representante do Ministério Público de Minas Gerais, que optou por questionar a legitimidade da tendência atual em deslocar para a competência do júri (dolo eventual) o julgamento de homicídio praticado em decorrência da combinação do excesso de velocidade com a embriaguez no volante, bem assim da norma projetada que pretende sujeitar, compulsoriamente, o motorista a exame pericial, necessário à confirmação do estado de embriaguez ou do efeito de substância entorpecente.

Quanto à segunda contestação, fê-lo no sentido revelado por esta passagem:

> *"... Outra situação muito estranha ao meu ver, no Código Nacional de Trânsito, é o artigo que impõe ao motorista, que evidentemente possui sintomas de embriaguez, impõe que este sujeito se submeta a exames periciais, para que possa ser verificado se ele se encontra ou não em estado de embriagado, ou se está ou não sob o efeito de substância entorpecente. Na minha opinião, embora este artigo não tenha entrado em vigor ele já peca pela sua inconstitucionalidade, porque o acusado não pode fazer prova contra ele próprio ... a influência da mídia, a influência da opinião popular, a sociedade querendo punições, mais severas para os delitos de trânsito, isso é extremamente justo, desde que se obedeça a um critério estrito de legalidade ..."*

O juiz OCTÁVIO CESAR VALEIXO, do Tribunal de Alçada do Paraná, mesmo reconhecendo que excedia os limites do tema de sua exposição, difundiu notícia negativa de que a Comissão Especial do Senado Federal estaria extraindo interpretação confusa a respeito da especificação das penas, *verbis*:

> *"... Eu sou obrigado a desviar um pouco o tema da minha exposição, em fase de um conflito, de uma certa confusão que está havendo com este projeto no Senado Federal e até pediria aos responsáveis pelo Forum, da urgência de que se alertasse a Comissão da má interpretação que está havendo. Eu tenho ouvido sistematicamente, ainda ouvi nessas minhas viagens, agora mais recente a Salvador - Bahia, e no Mato Grosso do Sul, uma interpretação equivocada, de que este projeto, que está no Senado, novo Código, no seu capítulo XIX que especifica as infrações, os crimes de trânsito, de que estaríamos impondo a todos os infratores sanção privativa de liberdade a ser cumprida em penitenciária. Foi mais ou menos isso que estamos entendendo. Esquecem os ilustres Senadores, de que toda sanção aplicada a um crime está subordinada à parte geral do Código Penal, que trata da aplicação da pena, ou seja, daquelas hipóteses de transformação da pena privativa de liberdade e multa em serviços comunitários, apreensão da carteira de motorista, prisão albergue, sursis e, sobre isto tantas outras hipóteses."*

Noutra passagem, voltou a insistir na necessidade de ser esclarecido o Senado Federal:

> *"Mas então, pediria, a não ser com a devida anuência dos senhores presentes, que as vezes entendem de formalizar o documento final, esclarecerem ao Senado esta particularidade: o capítulo do Código Brasileiro de Trânsito que está no Senado Federal, não impõe a prisão a nenhum motorista, apenas ele abre o leque de possibilidades de interpretação e de aplicação de sanções aos infratores, aos motoristas, como eu costumo dizer, alguns deles ou muitos deles "delinqüentes" de trânsito."*

Já no âmbito temático de sua explanação, o magistrado paranaense trouxe alguns elementos - colhidos ao longo de dez anos dedicados ao estudo da criminalidade viária (inclusive ao tempo em que exerceu a judicatura na vara de delito de trânsito) -, que estão intimamente ligados ao problema da impunidade:

> *"... nesses 10 anos percorrendo o Brasil, quase todos os Estados brasileiros,*

várias Universidades, e falando em alguns cursos de graduação, nós conseguimos levantar os dados que para uma previsão-ano no Brasil de 300 000 ocorrências delituosas de trânsito e contravenções de trânsito, a justiça criminal brasileira não chegaria a conclusões condenatórias de 2% sobre esses motoristas. Mais um pouquinho nós chegaremos a condenação zero! A ser mantido todo esse quadro, nós chegaríamos a que a penal justiça criminal brasileira não conseguiria chegar a conclusões condenatórias significativas. As prescrições ... chegariam a ultrapassar 80% das ações penais e inclusive muitas atingiriam ao inquérito policial... Eu, com 10 anos na vara de delito de trânsito, tive que decretar mais de 5 000 casos de prescrição! São 5 000 motoristas que deixaram de ter a sua inocência reconhecida, mas também a sua culpabilidade reconhecida."

IV

São manifestas, logo se percebe, a complexidade, as dificuldades da matéria versada - e de seus desdobramentos inevitáveis, as boas razões que foram apresentadas em favor da imperiosidade de regramento legislativo do tema em questão, e sobretudo, o seu significativo alcance.

Explica-se, pois, a prudência com que se assentaram os passos que conduziram à formulação do Capítulo XIX do Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994, e se extraiu a essência dos debates travados, ora reunidos, pormenorizadamente, para serem ministrados aos demais membros da Comissão Especial.

V

Apesar das boas intenções da Comissão Especial da Câmara dos Deputados, o texto do Capítulo XIX - Dos Crimes - exibe inumeráveis aspectos controversos, mormente porque, além de apresentar proposições com forma e conteúdo inapropriados, deixou de cuidar da parte processual, que parece corresponder ao problema nuclear das infrações penais de trânsito.

A consciência dessa realidade, de outro lado, não faz esquecer a legítima expectativa que se deposita na sua consagração, reafirmada, por exemplo, em editorial do "Jornal do Brasil", de 26.7.95, que assim traduziu a aspiração coletiva:

> "Espera-se... que o novo Código seja o instrumento de cessação da longa cadeia de impunidade que cerca a tragédia rodoviária brasileira. A impunidade existe e é responsável pela maioria dos crimes de trânsito".

A qualquer sorte, a reintrodução da temática, em oportunidade certa, no iter formativo do novo Código de Trânsito Brasileiro vem possibilitando o amplo debate da matéria, o que, só por si, já constitui inegável mérito.

Ao Senado Federal, portanto, caberá encontrar, o mais cedo possível, a solução adequada para prevenir e reprimir a persistência, sempre crescente, dos efeitos perniciosos de uma notória legislação incauta.

Tão sensata e correta pareceu a cogitação do tema dos delitos de trânsito que a Relatoria, de sua parte, resolveu adotar o alvitre de dedicar-lhe estudo exclusivo, convencida de que a manutenção, aprimorada, do Capítulo XIX oferecerá o mais importante acabamento à obra do futuro Código de Trânsito Brasileiro.

Era imperativo, pois, que a Relatoria se empenhasse em pontuar a sua atuação com o permanente propósito de usar dos recursos disponíveis, para discutir, exaustivamente, com o vigor que lhe parece indispensável, todas as questões controvertidas; e, também, utilizar do tempo, mas sem prolongá-lo além do necessário, compatível com o vulto e a gravidade da iniciativa, que mostram o açodamento daqueles que, a título de exercitar o dever de colaboração - para a feitura do melhor texto, se limitaram a censurar a demora verificada na apresentação dos trabalhos da Relatoria.

Assim, para evitar que se frustre, melancolicamente, um dos desígnios capitais do futuro Código de Trânsito Brasileiro, a Relatoria foi obrigada a optar por mais cuidadoso e metódico preparo nas pesquisas , com a preocupação de ir às fontes primordiais de consulta - da doutrina, da jurisprudência e dos projetos de lei que podem servir de precedentes idôneos.

Sr. Presidente, a Relatoria tem presente a advertência do nobre Senhor JOSAPHAT MARINHO, no sentido de que " a demonstração da conveniência de mudança precisa ser bem clara, para tornar-se convincente."

A definição do objetivo precípuo deste trabalho revela o apreço da Relatoria a esse postulado fundamental - de qualquer pretensão reformista do legislador que se queira séria: a procura da superação progressiva das dúvidas que a afligiram, a partir das propostas formuladas pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados.

Todavia, ante a extensão do problema, torna-se aconselhável a estipulação de roteiro mínimo, que é submetido aos eminentes pares, com o registro de não ter esta providência outro significado senão o de criar condições favoráveis para o reexame de tão importante matéria nesta Comissão Especial e - assim se espera - no Plenário do Senado Federal.

Eis a trajetória que, em resumo, a Relatoria julga essencial percorrer - para chegar a resultado

valioso (sem estabelecer ordenação valorativa e buscando não prejudicar o equilíbrio da distribuição dos assuntos):

a) o exame doutrinário dos delitos de trânsito no Código Penal e na Lei das Contravenções Penais, ilustrado com a orientação pretoriana - em especial do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça (em que pese à procedência da observação de CELSO DELMANTO - " como a matéria é sempre decidida com base em provas de fato, torna-se difícil apontar soluções predominantes da jurisprudência" - Código Penal Comentado, 3ª edição 1991, Edição Renovar, pág. 207);

b) a proclamada insuficiência do acervo normativo em vigor e os dados estatísticos dos acidentes de trânsito;

c) a discussão preliminar sobre qual a sede adequada para o regramento jurídico-penal dos delitos de trânsito: no próprio Código Penal, em Lei Especial ou no Código de Trânsito;

d) os delitos de trânsito no anteprojeto elaborado por Comissão Especial instituída pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB: O PLS 106, de 1973, do saudoso Senador NELSON CARNEIRO;

e) as infrações penais de trânsito no Substitutivo do Senador ACCIOLY FILHO, de 1975;

f) os delitos de trânsito no anteprojeto, de 1976, produzido por Comissão Especial designada pelo Ministro da Justiça;

g) a falta de solução processual inovadora no texto projetado pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados: o exame das "regras gerais do Código de Processo Penal", conforme explícita remessa do art. 293 do PLC nº 73/94, a revogação da Lei nº 4.611, de 2.4.65, e a criação superveniente dos Juizados Especiais Criminais (Lei nº 9.099, de 26.9.95); e

h) finalmente, a manifestação de mérito sobre o Capítulo XIX - Dos Crimes: pela aprovação, nos precisos termos do Substitutivo anexo.

VI

Ao tempo da sua entrada em vigor, o Código Penal de 1940 foi diploma que, na matéria, procurou apoiar-se em bases distintas da codificação anterior, determinadas por conjunto de fatores e circunstâncias já existentes àquela época.

Relembrem-se as afirmações constantes do Item 39 da respectiva Exposição de Motivos, datada de 4 de novembro de 1940, que bem exprimiram as inquietações que recomendaram a utilização de instrumentos então diferentes, indispensáveis à desejada consecução de objetivos não-contemplados ou não-realizados pelo Código revogado.

Faz mais de 50 anos, escrevia FRANCISCO CAMPOS conceitos que emanam plena atualidade:

"39. .....

*No tratamento do **homicídio culposo**, o projeto atendeu à **urgente** necessidade de punição **mais rigorosa** do que a constante da lei penal atual, comprovadamente **insuficiente**. A pena cominada é a **detenção por um a três anos**, e será **especialmente aumentada** se o evento "resulta da **inobservância de regra técnica de profissão, arte, ofício ou atividade**", ou quando "o agente **deixa de prestar imediato socorro à vítima**, não procura diminuir as conseqüências do seu ato, ou **foge para evitar prisão em flagrante**". Deve notar-se, além disso, que entre as **penas acessórias** (Cap. V do Título V da "parte geral"), figura a de "incapacidade temporária para profissão ou atividade cujo exercício depende de licença, habilitação ou autorização do poder público", quando se trate de crime cometido com infração de dever inerente à profissão ou atividade. **Com esses dispositivos**, o projeto visa, **principalmente**, a **condução de automóveis**, que constitui, na **atualidade**, devido a um **generalizado descaso pelas cautelas técnicas** (notadamente quanto à **velocidade**), uma **causa freqüente** de eventos lesivos contra a pessoa, **agravando-se** o mal com o procedimento **post factum** dos **motoristas**, que, tão-somente com o fim egoístico de escapar à prisão em flagrante ou à ação da justiça penal, sistematicamente imprimem **maior velocidade** ao veículo, desinteressando-se por completo da vítima, ainda quando um socorro imediato talvez pudesse evitar-lhe a morte."*

*Os aspectos **todos** do **contexto** de que emergiram as **inovações** de **1940** (Código Penal) e de **1941** (Lei das Contravenções Penais) foram* claramente expostos por

NELSON HUNGRIA, em comentário sobre os "**crimes de automóvel**", que, sem exagero, permanece válido para retratar as **preocupações de agora:**

> "O tráfego de veículos automotores fez-se, na **atualidade**, uma causa **quotidiana e alarmante** de eventos lesivos contra a pessoa ... **Hoje**, o automóvel, devorador insaciável de distâncias, incorporou-se tão visceralmente às utilidades práticas, que sua supressão seria como a parada da circulação sanguínea no corpo humano. Mas o automóvel, no vaivém das correrias, pede caro pelo seu serviço. Com a **freqüência** dos funestos acidentes que provoca, **quase se poderia dizer** que ele passa **matando, esmagando, estropiando.** São **assustadoras as estatísticas** dos sinistros automobilísticos. O automóvel tornou-se um **autêntico flagelo: mata mais** que a **peste branca** ou a **peste céltica**.Vem daí que , em **todos os países**, tem sido promulgada uma **legislação especialmente rigorosa**, no sentido da **prevenção e repressão** dos crimes do automóvel. **Urgia que a nossa legislação penal** e administrativo-policial se orientasse no **mesmo rumo. Além** de sensivelmente **aumentada** a pena correspondente no **homicídio culposo**, em cotejo com a do **Código revogado**, o **§ 4º do art. 121 do novo Código**, com as suas **agravantes especiais**, e os arts. 32 e 34 da Lei de Contravenções foram, como já notamos acima, **inspirados, principalmente, na necessidade de severas medidas premunitórias e reativas contra os abusos do automóvel e em salvaguarda da incolumidade individual". (Comentários ao Código Penal**, vol. V, 4º edição, Forense, Rio, **1958**, págs. 193/4).

VII

Em relação ao **homicídio culposo e à lesão corporal culposa**, provocados por **acidente de trânsito** (art. 121, § 3º e art. 129, § 6º), parece que, mesmo com o passar do tempo, ainda não há a desejada firmeza no tema da **co-autoria.**

A **Quinta Turma** do Superior Tribunal de Justiça, acompanhando o voto condutor do Min. FLAQUER SCARTEZZINI, afirmou *"ser **inadmissível** a co-autoria em **delito culposo de automóvel**"* (REsp nº **25.070-9-MT**, a 28.4.93, unânime, In RSTJ 47/286).

No prevalecimento dessa conclusão foi decisivo o voto incidental, invocado pelo parecer da Sub-Procuradoria-Geral da República, que o Min. EVANDRO LINS E SILVA proferira no **HC 43.794-RS**, cujo acórdão, da relatoria do Min. VICTOR NUNES, estampou esta ementa:

> *"Co-autoria. Crime culposo. Acidente de automóvel por culpa do condutor **menor**. Denúncia contra o **pai**.*
>
> *1) **Na maioria** de tais casos, é **inadmissível** a co-autoria penal, prevalecendo somente a responsabilidade civil. Subsídio no HC 39.539 (1963) e no HC 42.427 (1965).*
>
> *2) Considerações do Ministro EVANDRO LINS sobre o problema da co-autoria em crime culposo."*(a 11.5.67, **in** R.T.J. 44/307).

Amparada, pois, no precedente do Supremo Tribunal Federal, proclamou a **absolvição** pelos fundamentos assim reunidos:

> *"RECURSO ESPECIAL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. VEÍCULO DIRIGIDO POR **MENOR SEM** AUTORIZAÇÃO DO PAI. MORTE DE TRANSEUNTE. CO-AUTORIA. **INEXISTÊNCIA**.*
>
> *A co-autoria, tanto em crimes dolosos ou culposos, depende da existência de um nexo causal físico ou psicológico ligando os agentes do delito ao resultado.*
>
> ***Não** é admissível, por tal fato, a co-autoria em **delito culposo de automóvel** onde figura como autor menor inimputável. A **negligência** do pai, quando existente, poderá dar causa à **direção perigosa** atribuída ao menor, **jamais** à causa do evento.*
>
> *Recurso conhecido e **improvido**."*
>
> (**In** R.S.T.J. 47/282-3; ALBERTO SILVA FRANCO e outros apontam precedentes da **instância ordinária**, até mesmo os que **admitem** a possibilidade da co-autoria em crime culposo de trânsito, **In Código Penal e sua Interpretação Jurisprudencial**, 5ª edição, RT, pág. 1503).

Mais recentemente, voltou o tema à decisão da Corte, que, na **mesma** Quinta Turma - e com base, **igualmente**, na orientação do Pretório Excelso -, adotou entendimento *"no sentido de **admitir** o concurso de agentes no crime culposo, a **exemplo** do proprietário que **confiou** a direção do veículo ao **menor** inabilitado, causador do acidente."* (**REsp nº 57.453-6-RS**, relator o Min. JOSÉ DANTAS, unânime, a 10.5.95, **in** D.J. de 29.5.95; outros julgados **específicos**, do Tribunal de Alçada Criminal de São Paulo, são referidos por ALBERTO SILVA FRANCO e outros, **ob. cit.**, pág. 1504).

Convém esclarecer que o precedente que serviu de **base** ao acórdão da lavra do Min. FLAQUER

SCARTEZZINI corresponde à posição que, a **princípio**, o Supremo Tribunal Federal endossava; já o entendimento colacionado pelo Min. JOSÉ DANTAS representa a **atual** jurisprudência da Suprema Corte, da qual é exemplar **expressivo** o decidido no RHC nº 64.138-5-SP.

Ao voto do relator, Min. OSCAR CORRÊA, não se pode negar grande força de persuasão, já pela **constância** da jurisprudência invocada, já pela **autoridade** dos doutores lembrados, **verbis:**

"....

2. De feito, **não há recusar mais** a co-autoria em crime culposo, tema, a esta altura, **pacificado**, não só na **doutrina** como na **jurisprudência.**

Ao ensinamento de N. Hungria (Comentários ao Código Penal, Forense, 1981, v. V, p. 211 - e invocando a " Exposição de Motivos" do Código Penal, de Francisco Campos), ao de Celso Delmanto ("Código Penal Comentado", F. Bastos, 1986, p. 32/ 58/202), Heleno Fragoso ("Lições de Direito Penal", Parte Geral- Forense - 5a. ed., 1983, p. 256), Damásio de Jesus ("Comentários ao Código Penal", Saraiva, 1º vol., 1985, p. 532), citados no acórdão e relembrados no parecer, se acrescentariam autores nacionais e estrangeiros.

Entre os nossos, lembro apenas o **Professor Francisco de Assis Toledo**, ao afirmar:

"Igualmente, fica solucio-nada, no sentido afirmativo, a questão sobre o concurso em crime culposo, pois neste tanto é possível a cooperação material quanto a cooperação psicológica, isto é, no caso de pluralidade de agentes, cada um destes, embora não querendo o evento final, tem consciência de cooperar na ação..." (Princípios Básicos de Direito Penal - Saraiva, 2a ed., 1986, p. 293).

E recorda autores, nessa linha, concluindo: " A nosso ver, tais divergências de há muito deveriam ser reputadas **superadas**, entre nós, como já o é na Itália, consoante a autorizada afirmação de Bettiol" (p. 293/294).

Com efeito, Giuseppe Bettiol afirma que : " oggi - dopo la regulamentazione giuridica - la partecipazione di piú persone in un delitto colposo è pacificamente amessa dalla dottrina. Non bisogna credere però che cosi fosse anche prima dell' entrata in vigore del nuovo codice", citando Carrara, Florian e Battaglini ("Diritto Penale" Parte Generale - 11a. ed. - CEDAM- Padova, 1982, p. 604).

O que se vê também, v. g., em F. Antolisei ("Manuale do Diritto Penale" - Parte Generale - 8a. ed., riv e agg. da L. Conti - Giuffré - Milano - 1982, p, 326); o que já se via no clássico Manzini (Istituzioni di Diritto Penale Italiano" I, p. generale - CEDAM - Padova, 8a. ed., 1946, p. 153).

A jurisprudência, cita o **Prof. Toledo** as decisões publicadas na RTJ 52/116 e 54/18: o primeiro, o RE 65.466 - Rel . Amaral Santos; o segundo, o RHC 47.958 - Rel. D. Falcão, ambos sustentando a admissibilidade da co-autoria em crime culposo.

Ampliando um pouco mais a pesquisa, localizei o HC 39.539 - Rel. para o acórdão o Min. Pedro Chaves, recusando-a, vencidos os Ministros Cândido Motta, Vilas Boas, Luiz Gallotti e Ribeiro da Costa (RTJ 29/379). O primeiro voto a examinar a possibilidade, do Min. C. Motta Filho, acolheu-a, mas o Min.Pedro Chaves considerou que " a conceituação da co-autoria nos crimes culposos é dificílima".

Depois, **tranqüilizou-se** a jurisprudência admitindo-o, bastando citar o RCH 49.203 - RTJ 59/266, no qual o eminente Rel. Min. A. Neder procedeu a largo exame da questão; e o RHC 52.877, no qual prevaleceu o voto de B. Pinto, que a acolhia, contra o de A. Baleeiro - que, lembrando a controvérsia - na hipótese, não a acolhia (RTJ 72/711).

Dessa orientação é fruto **recente** acórdão desta Turma, no HC 61.405 - Rel. o eminente Min. Néri da Silveira (RTJ 113/517), que o afirma, recordando a lição do **Prof. Francisco de Assis Toledo"** (Primeira Turma, unânime, 24.6.86, **in** Ementário nº 1428-1, pág. 259/61).

Entretanto, mais recentemente, a 21-11-95, a **Sexta Turma** do Superior Tribunal de Justiça, ao julgar o **REsp nº 40.180-MG**, decidiu, **por maioria de votos:**

> "PENAL. **TEORIA FINALISTA DA AÇÃO.** LESÕES CORPORAIS. **CO-AUTORIA EM CRIME CULPOSO: ADMISSIBILIDADE. PAI** QUE NÃO EXERCE VIGILÂNCIA CERRADA SOBRE FILHO **MENOR** QUE ATROPELA TRANSEUNTE: **ATIPICIDADE DA CONDUTA.** ACONTECIMENTO ILÍCITO QUE ESTAVA **FORA** DA ESFERA DA PREVISIBILIDADE DO RECORRENTE. RECURSO ESPECIAL CONHECIDO E PROVIDO PELA ALÍNEA C" (**in** D.J. de 11.3.96).

No **voto-vista** que proferiu, o relator **designado**, Min. ADHEMAR MACIEL, pôs-se em linha com o relator **originário**, Min. VICENTE LEAL, admitindo, **em tese, a co-autoria em crime de natureza culposa, ambos** amparados na orientação que tem **predominado** no Supremo Tribunal Federal e no Superior Tribunal de Justiça.

In casu, porém, a **divergência** se estabeleceu no ponto referente à **tipicidade** da conduta do pai (recorrido), reconhecida pelo Min. VICENTE LEAL e assim **negada** pelo Min. ADHEMAR MACIEL:

> ".....
>
> Hoje, pela doutrina de WELZEL (**Das deutsche Strafrecht**), a denominada "teoria finalista da ação", adotada por nosso CP, a culpa integra o tipo. E um dos elementos do tipo culposo é exatamente a **previsibilidade objetiva** que não corresponde ao cuidado requerido ou devido. Para que o **recorrido** tivesse praticado uma **ação típica**, o acontecimento ilícito deveria estar na esfera de previsibilidade. **Não estava.**Quantos menores de idade dirigem sem a menor conseqüência penal? E quanto maiores, administrativamente habilitados, atropelam e matam?"

E, prestigiando o acórdão impugnado, o voto-vogal do Min. LUIZ VICENTE CERNICCHIARO concluiu pela **inépcia** da denúncia, com estas considerações:

> "... por força de garantia constitucional, a responsabilidade penal é **individual, subjetiva**, não se transmitindo a terceiro. A denúncia está mencionando que o pai estava **desatento** às obrigações administrativas do Código de Trânsito, ensejando que o filho utilizasse, indevidamente porque menor, a motocicleta. É clássico, tradicional, **indiscutível**, o **elemento subjetivo** da infração penal.
>
> A propósito, a exposição de motivos no Código de 40 diz o seguinte:
>
> "No tocante à culpabilidade (ou elemento subjetivo do crime), o projeto não conhece outras formas além do dolo e da culpa **stricto sensu. Sem** o pressuposto do dolo e da culpa **stricto sensu**, nenhuma pena será irrogada. **Nulla poena sine culpa. Em nenhum caso haverá presunção de culpa.** Assim, na definição da culpa **stricto sensu**, é inteiramente abolido o dogmatismo da inobservância de alguma disposição regulamentar, pois nem sempre é culposo o evento subsequente".

Que existe, **do ponto de vista administrativo**, um ilícito do **pai** em face do Código Nacional de Trânsito, parece-me **indiscutível**. Daí, todavia, para responsabilidade penal e principalmente no tocante ao evento causado pelo filho, **não** diviso na denúncia essa **conexão.**

O eminente Relator, no seu douto voto, mencionou haver cizânia doutrinária a respeito da possibilidade de co-autoria no crime culposo. Tem-se, por exemplo, excelente monografia de Magalhães Noronha, onde defende a coautoria no crime culposo, todavia, **totalmente off side da moderna doutrina penal. Por que não pode haver concurso de agente e crime culposo? Porque, de acordo com o art. 29, há pluralidade quando quem, de qualquer modo, concorre para a conduta do outro.**

Ora, o crime culposo existe à inobservância do devido dever de agir. Se duas pessoas atuam deixando de agir conforme o determinado, **uma não concorre para a outra. São ações diferentes.**

Essa a razão de estar sendo **atribuída ao pai - em confronto com o dispositivo constitucional** - responsabilidade por fato de terceiro, ainda que seu filho."

VIII

Na **falta** de incriminações **especiais** de homicídio e lesão corporal **culposos**, causados por **acidente de trânsito** (arts. 121, § 3º, e 129, § 6º), o que **então** restou de **novidade** - e que **perdura** vigente, até mesmo para **responder** à própria **evolução** da problemática do trânsito, nas vias públicas - e **sempre** em medida **crescente**, foram as **hipóteses de aumento de pena** previstas na **primeira parte do § 4º do art. 121** - figura do homicídio culposo **qualificado**, e que o **§ 7º do art. 129** estendeu à da lesão corporal **culposa, verbis:**

"Art. 121.....

§ 4º No homicídio culposo, a pena é aumentada de um terço, se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as consequências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante..."

"Art. 129. .....

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

NELSON HUNGRIA, referindo-se à agravante especial da ***"Inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício"***, assinala que

> *"... não se confunde com a **imperícia**, que é uma das modalidades da culpa. Na **imperícia**, o agente **não** tem conhecimentos técnicos; na **agravante**, ao contrário, o agente **tem** esses conhecimentos, mas **deixa** de empregá-lo, por indiferença, ou leviandade."* (**ob. cit**, pág. 192)

Esse entendimento foi proclamado, também, por JOSÉ FREDERICO MARQUES, que, no tema, asseverou:

> *"... Não falando o texto em regra regulamentar, e sim em **regra técnica**, não importa que a norma de conduta inobservada não conste de regulamento de profissão, arte ou ofício. Basta que se prove a **exigibilidade técnica** do cumprimento da regra desobedecida, para que se verifique a existência da qualificadora. Não se deve confundir a inobservância de regra técnica ou regulamentar, com a **imperícia** caracterizadora da culpa. "No caso da agravante, como ensina CUSTÓDIO DA SILVEIRA, o agente **conhece** a regra técnica que **não observou**, ao contrário do que sucede na imperícia, que pressupõe **inabilidade** ou **insuficiência profissional**, genérica e específica"* (**Tratado de Direito Penal**, Vol. IV, Saraiva, São Paulo, 1961, pág. 236).

Ainda no tocante à **primeira** hipótese de aumento da pena, outra não é lição, igualmente autorizada, de E. MAGALHÃES NORONHA, que adverte:

> *"... pode parecer que a lei agrava a pena quando há imperícia, o que seria estranho. Não se trata disto, entretanto. Na **imperícia**, o agente **desconhece** a regra técnica: aqui, conhece-a, mas **deixa** de segui-la por menoscabo ou inconsideração."* (**Direito Penal**, 2º vol., 5ª edição, Saraiva, São Paulo, 1969, págs. 31/2).

E, no mesmo sentido, anota ANÍBAL BRUNO:

> *"Tais fatos ocorrem com **freqüência** nos acidentes de tráfego, sobretudo por automóvel, que hoje concorrem com tão **altas cifras** para a **estatística** dos crimes culposos. **Não** é a imperícia do agente, que se torna agravante na primeira hipótese, mas a **inconsideração** com que age, desprezando as regras do seu ofício, e, por esse **desinteresse**, provocando o fato punível."* (**Direito Penal**, vol. I, tomo 4º, 1ª edição, Forense, Rio, 1966, pág. 129).

Em trabalho **específico** sobre os **Crimes do Automóvel**, ponderação de HELENO CLÁUDIO FRAGOSO não se desviou da adoção do conceito emitido por NELSON HUNGRIA:

> *"Aqui, porém, a agravante depende de um **plus**, em relação à culpa do motorista, pois não basta a imprudência, a negligência ou a imperícia deste. É de mister que o crime tenha surgido com **violação de norma** imposta para a **segurança** da circulação de veículos (relativamente à condição ou estado do veículo, à atuação do condutor ou ao trânsito ou estacionamento do automóvel), sendo **necessário** recorrer às **disposições** contidas nas leis administrativas **(Código Nacional de Trânsito).**"* (**in** Revista Forense, vol. 200, pág. 28).

Entretanto, convém deixar expresso que existe **impedimento** à majoração da pena - decorrente do princípio do **non bis in idem** - se a inobservância de regra técnica constitui o **próprio núcleo** da culpa.

Vejam-se, por exemplo, estes acórdãos do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, versando, exatamente, sobre **acidente de trânsito:**

> **"Delito do automóvel** - Inobservância de regra técnica - Não cabe a causa de aumento do parágrafo 7º do art. 129 do CP, se a inobservância da regra técnica se erigiu precisamente no **núcleo da culpa** com que se houve o condutor de veículo"(**in** JUTACRIM 71/224).

> "Homicídio culposo - Inobservância de regra técnica - No homicídio culposo, a majoração da pena em virtude da inobservância de regra técnica é **incabível** quando esta constituir precisamente o **núcleo da culpa** com que se houve o agente"(**in** JUTACRIM 79/253).

Mas, o aspecto que poderia gerar maior debate - e que parece o mais importante, seria aquele relativo ao **alcance** da hipótese de aumento de pena em causa, aplicável **apenas** a motorista **profissional**, ou exigível, também, de motorista **amador**.

Em sede doutrinária, WALDYR DE ABREU não teve dúvida em repelir o entendimento de HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, no sentido de que a agravante ***"somente se aplica aos motoristas profissionais"*** (**Lições de Direito Penal**, 6ª edição, Forense, Rio, 1981, pág. 64), assim:

> *"... A regra técnica não se restringe à profissão. Estende-se também a arte e ofício. **O motorista amador também o exerce**, sob as mesmas obrigações e exigências da incolumidade pública."* (**"Direito Penal do Trânsito**, 2ª edição, Forense, Rio de Janeiro, 1988, pág. 134).

Essa questão, contudo, está **superada**, no Supremo Tribunal Federal, agora no julgamento recente do **HC nº 70.838-2 - RJ**, oportunidade em que se **reiterou** a seguinte orientação:

> *"*.....
>
> *4. É cabível esse acréscimo, quando o agente, por imprimir **velocidade excessiva** ao veículo, incide em desrespeito a regra técnica e perde seu controle, provocando o acidente.*
>
> *5. O cumprimento de tal regra técnica é **exigível**, não apenas de motorista profissional, mas também de **amador**.*
>
> *Precedentes."*

Na parte final de seu douto voto, acentuou o Min. SYDNEY SANCHES, relator e condutor do acórdão, **verbis**:

> *"*.....
>
> *24. E o Supremo Tribunal Federal **já foi chamado** a decidir sobre a interpretação do **§ 4º do art. 121 do Código Penal**, no julgamento do **"habeas corpus" nº 48.375-GB**, de que foi relator o eminente e saudoso Ministro BARROS MONTEIRO, que deixou assentado na ementa (R.T.J. 56/695):*
>
> *"Habeas corpus". Delito de automóvel.*
> *1. A circunstância de agravação da pena prevista no art. 121, § 4º, do Código Penal e relativa à inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, aplica-se tanto aos motoristas profissionais como aos amadores.*
> *2. Segundo a própria Exposição de Motivos do Código Penal, a condução de veículos em velocidade excessiva constitui inobservância de cautela técnica.*
> *3. Ordem indeferida."*
>
> *Os fundamentos deduzidos, a esse respeito, nos votos dos eminentes Ministros BARROS MONTEIRO, AMARAL SANTOS, DJACI FALCÃO e LUIZ GALLOTTI, encontrados na referida R.T.J 56, às páginas 700, 701, 702, 703 e 704, são aqui expressamente adotados. Ali se disse, dentre outras, que o § 4º do art. 121 não se refere a regra de profissão do agente, mas a **qualquer regra de profissão**, que o agente, na sua atividade deva também observar (R.T.J. 56/702, voto do Ministro AMARAL SANTOS).*
>
> *E o eminente Ministro ALIOMAR BALEEIRO, que foi voto divergente, deferindo o "habeas corpus", pelas razões que então declinou (R.T.J. 56/705), não deixou de observar:*
>
> *"Não é que eu adira à tese do eminente patrono, mas acho que mesmo o não profissional está sujeito à regra técnica. Não é possível que se deixe um amador com um instrumento perigoso nas mãos e não seja ele submetido a um mínimo de regras técnicas."*
>
> *25. Assim decidiu, também, **a 1ª turma**, em data de 05.04.1983, pelos votos unânimes dos eminentes Ministros NÉRI DA SILVEIRA, relator, OSCAR CORRÊA, ALFREDO BUZAID, RAFAEL MAYER e SOARES MUÑOZ (Presidente) (R.T.J. 113/1.009).*
>
> *Tratava-se, naquela oportunidade, de motorista sequer legalmente habilitado, e, apesar disso, ficou **mantida** a agravante do § 4º do art. 121 do Código Penal.*
> *E dentre as inúmeras regras de trânsito então violadas, não deixou de ser considerada a relativa ao **excesso de velocidade**.*
>
> *Também os fundamentos desse julgado, no que aproveitam à solução da hipótese dos autos, são aqui expressamente adotados.*
>
> *....."*

(Primeira Turma, unânime, a 2.8.94, In Ementário nº 1760-2, pág. 288).

IX

A **segunda** hipótese de **aumento** de pena, no **homicídio culposo e na lesão culposa, é deixar de prestar imediato socorro à vítima**, que, nas palavras de NELSON HUNGRIA,

"significa deixá-la à sua própria sorte, em perigo de vida ou de saúde, sabendo o agente que, pelas condições do local, não poderá ser efetiva ou tempestivamente acudida... O que constitui a agravante é a ***descaridade****, a* ***indiferença*** *egoística do agente, que, podendo, ele próprio, prestar imediato socorro à vítima, deixa de fazê-lo."* **(ob. cit., pág. 192).**

No **Superior Tribunal de Justiça**, a configuração da agravante foi considerada pela **mesma** perspectiva da **doutrina**, a do *"**abandono de quem necessita** de auxílio, traduzindo **desprezo** pela vida humana"* (E. MAGALHÃES NORONHA, **ob. cit.**, pág. 32); *"**Abandonando** a vítima sem a ajuda necessária na situação em que se encontra, **cria** mais uma condição para um **dano** maior e assim agrava os efeitos do seu ato sobre a vítima"* (ANÍBAL BRUNO, **ob. cit.**, pág. 129):

"PENAL. HOMICÍDIO CULPOSO. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ***OBRIGAÇÃO*** *DE PRESTAR ASSISTÊNCIA À VÍTIMA. MOTORISTA* ***INABILITADO.***

1. Pessoa inabilitada que, horas tantas da noite, sai pelas ruas dirigindo veículo automotor e com imperícia atropela pedestre que atravessava tranqüilamente uma avenida, mas foge do local ***sem*** *prestar assistência à vítima sem demonstração da existência de motivo de força maior ou de justificativa plausível,* ***sujeita-se*** *a ser condenada na* ***qualificadora*** *do parágrafo quarto do artigo 121 do Código Penal.* ***O agente de crime culposo tem a obrigação legal de prestar assistência sob pena de responder pela forma qualificada do crime".*** (REsp nº 44.629-DF, relator o Min. JESUS COSTA LIMA, Quinta Turma, unânime, a 27.4.94).

A parte **polêmica** desta **qualificadora**, sobre a qual **dissente** sobretudo a **jurisprudência** (CELSO DELMANTO, **ob. cit.**, pág. 210; WLADIMIR VALLER, **Responsabilidade Civil e Criminal nos Acidentes Automobilísticos**, Tomo II, 5ª edição, Julex livros, 1994, pág. 593; ALBERTO SILVA FRANCO e outros, **ob. cit., pág. 1616**; DAMÁSIO E. DE JESUS, in **Código Penal Anotado**, 5ª edição, 1995, Saraiva, pág. 340), refere-se à indagação de seu **prevalecimento**, ou **não**, diante do **fato** de ter sido a vítima socorrida por **terceiros**.

Em sede doutrinária, WALDIR DE ABREU vem em abono da orientação de que *"A agravante da* ***omissão de socorro à vítima*** *pune um procedimento egoísta inadmissível,* ***salvo*** *quando a vítima* ***já tenha sido logo socorrida por terceiros,*** *em melhores condições do que poderia fazê-lo o agente;"* **(ob. cit., pág. 135)**; em sentido **contrário** manifesta-se VALDIR ZNICK, sustentando que *"**Há** evidente* ***liberalidade*** *em tais casos, pois* ***é claro*** *que o agente não se escusa* ***só*** *porque havia outras pessoas, ainda que sejam familiares, no local, ou porque a vítima foi assistida por testemunhas ou ainda por temor de reação popular. A admissão dessas ocorrências constitui-se em grandes* ***brechas,*** *tornando* ***letra morta*** *o preceito que não prevê essas eximentes."* **(Delitos de Trânsito, 3ª edição, Ícone editora, São Paulo, 1995, pág. 39).**

Também no **Superior Tribunal de Justiça** a questão ainda não pode ser considerada **vencida**, apreciada que foi apenas por uma das Turmas componentes da Terceira Seção.

Com efeito, na **única** oportunidade em que debatida a matéria, o voto-condutor do acórdão proferido no **REsp nº 18.733-0/DF**, da lavra do Min. LUIZ VICENTE CERNICCHIARO, relator, argumentou, em sua parte final, **verbis:**

".....

No caso dos autos, ***renove-se*** *a referência à parte da* ***fundamentação,*** *quanto ao aumento da pena.*

O v. ***acórdão recrudesceu o tratamento*** *porque "o réu se omitiu em prestar socorro" (fls. 60)* ***"e não é o simples fato de a vítima ter sido socorrida a tempo que vai obstaculizar o reconhecimento da causa especial de aumento de pena" (fls. 60).***

Em última análise, o tema é restrito à interpretação do art. 129, § 7º, do Código Penal, ***verbis:***

> *"No caso de lesão culposa, aumenta-se a pena de um terço, se ocorre qualquer das hipóteses do art. 121, § 4º".*

A jurisprudência não é uníssona.

> *"Ao agente do crime culposo incumbe a obrigação legal de prestar assistência à vítima, sob pena de responder pela forma qualificadora do delito. Somente se exime desse dever se demonstrada causa legal de sua exclusão, como motivo de força maior ou justo temor ante a reação de circunstâncias, que põe em risco sua integridade pessoal, mesmo a vida" (RT 425/342).*
>
> *"A omissão de socorro, a que se refere o art. 129, § 7º, do CP, só constitui agravante de penalidade quando o agente é a* ***única pessoa*** *que, na ocasião do fato, poderia prestar socorro à vítima, de modo eficiente" (RT 383/271).*

O fato delituoso encerra, fundamentalmente, dois elementos, ***conduta e resultado.***

Hodiernamente, corolário da preocupação quanto a antijuridicidade material, o evento é

analisado normativamente, segundo a danosidade social. A conduta, por seu turno, atrai a atenção da culpabilidade, no sentido moderno do termo, i.e., reprovabilidade ao agente por haver atuado daquela forma.

Tem-se, assim, o ***desvalor da conduta e o desvalor do resultado.*** *Para a tipicidade, ambos devem ser analisados, em visão unitária. No tocante às circunstâncias, no entanto, ensejam análise apartada.*

O Código recrudesce rigor da pena, ora considerando as características do ***resultado,*** *de que faz exemplo o art. 129, § 1°, II, se resulta "perigo de vida". Leva em conta, outras vezes, a censurabilidade da* ***conduta,*** *de que é ilustração o art. 121, § 2°, II, se o homicídio é cometido "por motivo fútil".*

Essa distinção, ***data venia,*** *é fundamental para solucionar a hipótese em julgamento.*

O art. 129, § 7° configura - causa especial de aumento de pena. Se pensasse o "resultado", como, no mesmo dispositivo, quando registra que o agente "não procura diminuir as conseqüências do seu ato", é certo, a ***presença de terceiro, substituindo o delinqüente produziria o mesmo efeito,*** *ou seja, o atendimento socorreria a vítima, com conseqüência* ***favorável,*** *relativamente ao evento. Nesse caso, o agente poderá ser substituído, pois, a hipótese da lei se volta para o resultado.*

A conclusão, no entanto, será ***diversa,*** *se a lei considerar o* ***desvalor da atuação.*** *Neste quadrante, o relevo é por conta da* ***conduta,*** *objeto de maior reprovação, ante a* ***insensibilidade do agente, deixando a vítima à própria sorte,*** *podendo agir de modo diverso.*

Nos autos, trata-se de não prestação de socorro, ***embora a vítima fosse socorrida por outrem.***

Ausente causa excludente de culpabilidade, a conduta do réu, ora Recorrente, ***é objeto de reprovação mais acerba, pela simples omissão,*** *pois, com sua ação, tinha a obrigação legal de prestar imediato socorro à vítima.*

Nesse sentido, o v. acórdão recorrido conferiu, sem censura, ***o adequado tratamento normativo".***

(Sexta Turma, unânime, a 9.6.92).

Ainda no respeitante à **omissão de socorro** decorrente do art. 121, § 4°, do Código Penal (e do art. 129, § 7°), é preciso acentuar que **outra** importante questão tem sido agitada pelos Tribunais, alusiva à possibilidade de **exclusão** da majorante quando , pela natureza das lesões, a **morte** da vítima foi **instantânea** ou seus **ferimentos** foram demasiadamente **leves.**

Colocado este **particular** aspecto da agravante ao exame do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, a inteligência pretoriana tem assumido posições **opostas.**

Com efeito,de acordo com uma **primeira corrente**, "Tendo a vítima **morte instantânea, impossível** se torna a prestação de qualquer socorro." (JUTACRIM 39/315); " A majorante deve ser apreciada **objetivamente.** Assim, **não há reconhecê-la** se, tendo a vítima sofrido **apenas ferimentos leves,** não necessita ela de imediato socorro."(JUTACRIM 41/314).

De outro lado, em prol da **tese contrária,** um **segundo** ponto de vista desenvolve os seguintes argumentos:

> "Para a **configuração** da agravante da omisão de socorro, basta o **non facere** nos termos em que a lei penal o descreve, sendo **indiferente** que se trate de abandono de **pessoa morta** ou simplesmente **ferida,** ou ainda, o **grau** e **natureza das lesões,**ou mesmo o fato da vítima poder receber socorros de terceiro. Impõe-se a solução, porque **não compete ao agente aquilatar** da intensidade do perigo que corre a vítima ou da gravidade de suas lesões"(JUTACRIM 32/268).

X

Relativamente à agravante alusiva a ***"não procurar diminuir as conseqüências do seu ato",*** a doutrina aduz comentários **convergentes,** acertado, como ficou, o dever legal de **reparar** ou **atenuar,** à medida do possível, o resultado danoso advindo da conduta culposa (NELSON HUNGRIA, **ob. cit.,** pág. 193; JOSÉ FREDERICO MARQUES, **ob. cit.,** 237).

Há autores, contudo, que **unificam** o seu conteúdo com o da majorante anterior - a da omissão em prestar socorro à vítima, ou porque, na **prática,** será difícil distinguir uma da outra (WALDIR DE ABREU, **ob. cit.,** pág. 136), ou porque *"A referência que se faz na lei é claramente* ***redundante*** *e foi bem inspirada a* ***supressão*** *que se fez no CP de* ***1969"*** (HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, **ob. cit.,** pág. 65).

XI

A **última** causa de aumento da pena de homicídio culposo ou da lesão corporal culposa, **fugir para evitar prisão em flagrante** - que, segundo WALDIR DE ABREU, *"Constitui questão das* ***mais relevantes*** *do direito penal do trânsito, até hoje lastimadamente* ***subestimada*** *em nossa legislação penal vigente"* **(ob. cit.,** pág. 136) -, persegue **objetivo claro,** como assinala NELSON HUNGRIA: *"A* ***facilidade*** *com que o agente, servindo-se do próprio veículo,*

*pode escapar à prisão em flagrante, **tornou sistemático esse expediente**, em grave **prejuízo** da ação da justiça penal, pois a fuga do culpado é, muitas vezes, a **garantia de sua impunidade**."* (ob. cit., pág. 193).

Veja-se que, em trecho do citado artigo de HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, o saudoso penalista diz, precisamente, do **significado** da incriminação do **fato** (fuga do motorista após acidente), em outras **legislações**, verbis:

> *"... Basicamente, o legislador **procura**, incriminando a fuga, **forçar** o agente a **permanecer** no local do fato.*
> *O que se observa, porém, é que a fuga do motorista **não** tem sua objetividade jurídica no interesse da preservação da vida humana ou da incolumidade da pessoa, sendo **essencialmente** incriminada porque **perturba** a ação da justiça, **dificultando** o **esclarecimento** do fato e a **efetivação** da responsabilidade jurídica (civil e criminal) do causador do acidente."* (**Crimes do Automóvel**, in Revista Forense, vol. 200, pág. 29).

XII

Ainda **fundamental** trazer-se à consideração o **dispositivo** do Código Penal que regula o **perdão judicial**, no caso de **homicídio culposo** resultante de acidente de trânsito, o **§ 5°** do art. 121, introduzido pela Lei n° 6.416, de 24.5.77 - aplicável, **igualmente**, à **lesão culposa**, por força do preceituado no art. 129, § 8° -, o qual dispõe:

> *"Art. 121. .....*
>
> *§ 5° Na hipótese de homicídio culposo, o juiz **poderá** deixar de aplicar a pena, se as **conseqüências** da infração atingirem o **próprio agente** de forma tão **grave** que a sanção penal se torne **desnecessária**."*

Esclarece HELENO CLÁUDIO FRAGOSO a **origem** da inovação - emenda parlamentar, **inspirada** no § 16 do Código Penal **alemão de 1969**, correspondente ao **§ 6°** do texto em vigor: *"O **Tribunal** declarará a isenção de pena, se as conseqüências do fato que atingem o agente são de tal forma graves, que tornem a imposição de pena evidentemente **descabida**. A isenção é **inaplicável**, se o agente, pelo fato, deve ser condenado a pena privativa de liberdade, **superior** a um ano"*. (ob.cit., pág. 71).

Embora esteja **clara** a **finalidade** que a regra do nosso direito positivo tem em mira (para CELSO DELMANTO, *"o **fundamento** do perdão judicial é a **punição** que o próprio **destino** já impôs ao agente"* - ob.cit., pág. 210), a **indefinição** em que teria incorrido o preceito já mereceu a **censura** da doutrina.

Confira-se esta passagem do magistério de WALDYR DE ABREU, em que colaciona a advertência de DAMÁSIO E. DE JESUS:

> *"O perdão judicial nos **termos vagos** estabelecidos em nossa lei penal **assusta** pelo **alcance**, que lhe **poderão** dar os juízes excessivamente inclinados à **benevolência**. **Ameaça** deixar **impunes** os responsáveis por delitos do trânsito dos **mais graves**, desviando em favor destes a piedade devida às vítimas ... Damásio de Jesus, mais **cauteloso**, adverte que "a medida deve ser empregada com **suficiente prudência**, sob pena de tornar-se **válvula de impunidade penal**. **Só** deve ser permitida pelo juiz em casos de **gravíssimas** conseqüências, quando a imposição da pena pareça de **flagrante inutilidade**. Como disse o juiz Silva Franco do TACrSP, em voto proferido na Ap. CR. 164.723, "o perdão judicial deve ser, portanto, concedido com prudência e **equilíbrio** e **sempre** nos casos gravíssimos em que a aplicação da pena privativa de liberdade represente, realmente, um **acréscimo** de todo **insuportável**, um sofrimento a **mais** que se reflete sobre o agente já **naturalmente castigado**.""* (ob.cit., pág. 139).

Outra **resistência** ao "malsinado" perdão judicial dos **delitos de trânsito** parte de JOSÉ GUILHERME DE SOUZA, que chegou a defender a **"supressão"** da faculdade e *"a sua integral **não** utilização, enquanto isso não ocorre"*, **verbis**:

> *"A hipótese mais **freqüente** é a de lesões ou morte envolvendo **pessoas íntimamente chegadas ao agente**, quando, por certo, ao menos em tese, a dor moral a atingir o mesmo seria mais intensa (o que, repita-se, **não justifica, de maneira alguma, a incidência do perdão**). Mas não é a única. Outras situações foram certamente preconizadas pelo legislador, como a em que o condutor, tendo causado acidente que pode ser considerado mais ou menos grave, depende de seus resultados concretos, com terceiros lesados ou mortos, acabou ele por lesar-se **a si próprio** de forma tão séria (figure-se, **v.g.**, autolesões mutilantes, com graves danos estéticos e/ou funcionais; hemiplegia ou paraplegia etc.) que, ainda nessas circunstâncias, poder-se-ia concluir que as conseqüências do evento o atingiram de forma tão grave que tornariam a sanção "desnecessária".*
>
> *Ainda **aqui** entendo **não haver** justificativa ... Se é inaceitável o argumento da perda ou grave dano pessoal a ente querido, menos aceitável será a alegação de que o*

agente já se autopuniu de forma suficientemente ou eficaz.

.....

Na realidade, tal como foi previsto na legislação, com os efeitos que se lhe pretende atribuir, o perdão legal torna-se, por assim dizer, uma ***excrescência legal****...*

O perdão judicial é, pois, fruto de uma mentalidade acomodada e indulgente; uma mentalidade que não considera o acidente de circulação como crime, nem o seu autor como criminoso..." (**O Perdão Judicial nos Delitos de Circulação, in** Revista dos Tribunais, vol. 574, agosto de 1983, págs. 467 e 470).

Tratando-se de **faculdade** deferida ao juiz - **compensar** o dano sofrido pelo próprio agente, deixando de aplicar a pena, a concessão do perdão judicial demanda, em **cada** caso, a necessidade de proceder-se à **efetiva** demonstração de que **também** o agente foi atingido pelas **conseqüências gravíssimas** do homicídio ou da lesão culposa.

Quanto ao **âmbito possível** de incidência do benefício de **compensação**, HELENO CLÁUDIO FRAGOSO assim se manifesta:

"A nova disposição se refere ao caso de homicídio culposo em que tenham resultado para o agente conseqüências ***graves****. É o caso da* ***vítima*** *ser pessoa* ***estreitamente*** *ligada ao agente, por* ***laços de parentesco*** *ou* ***afeição****, de modo a representar o seu sacrifício grave dano moral. A gravidade das conseqüências deve ser aferida em função da pessoa do agente, não se cogitando aqui de critérios objetivos. As conseqüências de que se cogita não se limitam aos danos morais, podendo ser constituídas por* ***danos materiais****. As conseqüências a serem consideradas são as que derivam* ***imediatamente*** *do fato, não se cogitando de suas conseqüências remotas."* (**ob.cit.**, pág. 71).

Conforme também adverte WLADIMIR VALLER, *"o* ***simples*** *fato de o acidente ter provocado* ***ferimento grave*** *no próprio réu e vitimado* ***parente por afinidade****, ou simples* ***companheiro de viagem****, não basta para a concessão do perdão judicial. São* ***insuficientes*** *os* ***simples ferimentos*** *sofridos pelo agente ou produzidos em parentes, sem que haja aquele caráter de* ***infortúnio****, capaz de despertar o sentimento de compaixão pelo acusado ... Entendimento contrário* ***transformaria*** *a aplicação do perdão judicial em um instrumento de* ***impunidade*** *e, por conseguinte, de* ***injustiça***" (**ob. cit.**, pág. 647).

Já para WALDYR DE ABREU não se mostram compatíveis com o perdão judicial as *"**grandes imprudências**, abeirando-se do dolo eventual"* e *"**as perigosas e grosseiras inconsiderações** de certos infratores com a própria vida e a de terceiros"*, arrematadas com estas observações, que procuram **reduzir**, sensivelmente, o **alcance** da faculdade de compensação:

"Além disso, a ***experiência*** *da vida é reveladora de que nem sempre o* ***parentesco****, inclusive o mais próximo, significa laços de verdadeira afeição. E não nos passe despercebido que esse perdão judicial poderá estimular maquinações criminosas subreptícias."* (**ob.cit.**, pág. 140).

No campo **jurisprudencial**, merece referência o elenco exemplificativo de decisões, coletadas por FERNANDO DE ALMEIDA PEDROSO, que atenderam *"ao fato de uma infração de natureza culposa (homicídio ou lesão corporal, art. 121, § 5° e art. 129, § 8°) ter acarretado ao seu* ***autor conseqüências*** *tal ponto* ***sérias*** *e* ***graves*** *que, no contexto, a* ***pena*** *representaria medida* ***supérflua*** *e* ***improficua*** *- na morte ou lesão grave causada aos* ***pais*** *(RT 537/336),* ***filho*** *(RT 520/420, 523/477, 550/332, 569/362 e 692/309),* ***irmão*** *(RT 564/342 e 573/399),* ***esposa*** *(RT 509/449, 510/431, 524/372 e 555/360, e JTACrimSP 53/263),* ***concubina*** *ou* ***amásia****, uma vez comprovada a estabilidade da união (RT 640/321 e 641/344),* ***sobrinhos*** *(cf. JTACrimSP 63/38),* ***noiva****, quando o noivado redunda em casamento (RT 526/386),* ***primo*** *dileto e fraterno (RT 547/395) e até, com um certo e inadmissível elastério,* ***parente por afinidade*** *(RT 522/373) ou* ***amigo íntimo*** *(RT 573/442, 600/368 e 618/329), sendo ainda proclamável o perdão quando as conseqüências deixem o* ***próprio agente*** *gravemente vitimado (RT 533/369 e 547/336, JTACrimSP 55/373, 59/199, 60/296, 67/327, 69/254 e 89/383), como* ***verbi gratia****, se lhe resultasse* ***deformidade permanente****,* ***perda de membro****,* ***necessidade de craniotomia****..."* (**Perdão Judicial: Natureza da Sentença Concessiva. Possibilidade de sua Proclamação também como Motivo para Arquivamento de Inquérito Policial, in** Revista dos Tribunais, vol. 708, outubro de 1994, págs. 277/8).

Do mesmo modo, os julgados reunidos por WLADIMIR VALLER, em **especial** os que ilustram a **gravidade**, física ou moral, **das conseqüências da infração** (como perda de familiares, **aleijão**, a **paralisia**, a deformidade permanente do próprio agente ou de seus familiares - JUTACRIM 54/519), a **implicação** do benefício, em casos de o próprio agente ter sofrido **ferimentos leves** ("Uma **cicatriz** no rosto não pode ser considerada como uma circunstância tão grave que faça com que o julgador deixe de aplicar a pena referente a três homicídios culposos e a mais de seis pessoas feridas ... TACRIM-SP-AC 164481), e, ainda, a sua **inadmissibilidade** se as conseqüências da infração atingem a namorada do agente (**ob.cit.**, págs. 661, 663 e 666; ver, também, as hipóteses de **reconhecimento** do perdão judicial reunidas por DAMÁSIO E. DE JESUS, **ob. cit.**, pág. 342/4; e o alcance da expressão "**conseqüência** da infração", segundo o levantamento de ALBERTO SILVA FRANCO e outros, **ob. cit.**., item 15.01, págs. 1260/4).

E, aos casos lembrados de perdão judicial concedido ao **próprio réu**, também vitimado pela lesão

corporal culposa, acrescente-se o decidido no **REsp nº 33.580-6-RS, verbis:**

"....

*Nestes autos, o **julgado recorrido** reconheceu o sofrimento físico do Recorrente - **perda quase total do olho esquerdo,** todavia **não** concedeu o perdão judicial, tendo em vista que "Não há qualquer vínculo entre ele e as vítimas, logo, as conseqüências do fato que o atingem foram somente decorrente das lesões corporais por ele sofridas por ocasião da colisão.*

*Observo, porém, que o acórdão testilhado olvidou que **as conseqüências,** aludidas no § 5º, do art. 121, do Código Penal, tanto podem ser **físicas** (no caso **perda quase total do olho esquerdo**) como morais. Aqui, as conseqüências do crime de lesão corporal culposa atingiram a **pessoa física** do condenado de forma **grave,** o que torna, a teor do § 8º do art. 129, combinado com o § 5º do art. 121, ambos do Código Penal, **desnecessária a sanctio iuris** pela concessão do perdão judicial.*

*Dessa forma, o acórdão recorrido, ao não conceder o perdão judicial, mesmo ocorrendo a hipótese legal, **negou vigência** ao § 8º, do art. 129 e ao § 5º, do art. 121, todos do Código Penal. E, igualmente, divergiu dos paradigmas colacionados pelo Recorrente, os quais devem ser considerados como prevalecentes.*

*Assim, conheço do recurso e dou-lhe provimento para **conceder** o perdão judicial ao Recorrente."* (Relator o Min. PEDRO ACIOLI, 6ª Turma, unânime, a 1º.6.93, in D.J. de 2.8.93).

Em sua argumentação, indicou, ainda, o voto-condutor, acórdão do Supremo Tribunal Federal, relatado pelo Min. CUNHA PEIXOTO, que tornara **insubsistente a concessão do perdão judicial,** nestes termos:

*"... O v. acórdão **negou-se** a aplicar **pena** ao recorrido sob a alegação de que, **ocasionando a morte de uma sua vizinha,** acidentalmente, foi ele de tal modo atingido, que sua punição seria inútil. Transformou, assim, em **regra geral,** o que, sem nenhuma dúvida, constitui uma exceção. De fato, no crime culposo, por não querer o agente o resultado, é natural que se veja ele duramente atingido pelo evento. Mas não é este arrependimento normal, ou melhor, esta **depressão** que sofre qualquer pessoa, que não desejava causar semelhante dano, mas que lhe deu causa, por imprudência, negligência ou imperícia, que a **lei** procura **evitar** de apenar.*

.....

*A faculdade de perdão judicial estatuída no § 5º, do art. 121 do Código Penal, deve ser exercida com a observância de **dois pressupostos** claros na lei: tenha sido o agente do homicídio culposo atingido pelas conseqüências do crime e que estas o tenham atingido de maneira gravíssima.*

Como assinala a Procuradoria-Geral da República, "não importa a gravidade do resultado da infração, que é sempre a morte de alguém. Importante, aqui, é que as conseqüências da conduta imprudente, imperita ou negligente do autor o tenham também atingido, de maneira gravíssima, quer física, quer moralmente".(1ª Turma, unânime, a 8.4.80, In Ementário nº 1.169-2, pág. 556/7).

Integra o acórdão do Superior Tribunal de Justiça o voto-vogal do Min. LUIZ VICENTE CERNICCHIARO, que **acompanhou** o relator com esta fundamentação:

*"O § 8º do art. 129, reportando-se ao art. 121, § 5º, tem em vista **compensar** dano sofrido pelo agente da infração penal. Far-se-ia **compensação** do significado do cumprimento da pena. No caso concreto, a **perda total de uma visão** irá acompanhar o **agente** para o resto da sua vida. O **efeito** que se procura com a sanção, qual seja, incutir a reprovação, está **presente.** Além do mais, não exclui o título executório para eventual cobrança, no Cível, dos prejuízos patrimoniais."*

Mas, o **ponto crucial** do tema está na questão de saber qual a **natureza jurídica da sentença concessiva do perdão judicial - e quais os seus efeitos,** que tem dividido a doutrina e a jurisprudência.

Mostra DAMÁSIO E. DE JESUS que são possíveis e defensáveis **quatro** soluções a respeito:

*"**primeira posição,** que adotamos: é **condenatória** a sentença que concede o perdão judicial, que **apenas** extingue os seus efeitos **principais** (aplicação das penas privativas da liberdade, restritivas de direitos e pecuniárias), **subsistindo** os efeitos **reflexos ou secundários,** entre os quais se incluem a responsabilidade pelas custas e o lançamento do nome do réu no rol dos culpados;*
***segunda posição:** a sentença é **declaratória da extinção da punibilidade** (não é condenatória);*

terceira posição: é condenatória, mas libera o réu de todos os seus efeitos;
quarta posição: é absolutória (posição antiga)". (ob. cit., págs. 318/9).

Independentemente da edição da nova Parte do Código Penal (Lei nº 7.209, de 11.7.84), que incluiu o perdão judicial entre as causas de **extinção da punibilidade** - art. 107, IX, e excluiu a **reincidência** dos efeitos da sentença que conceder perdão judicial - art. 120 (inovação essa que, no entender de WALDYR DE ABREU, **enfraqueceu** *"mais ainda a repressão aos delitos de trânsito"* - **ob.cit.**, pág. 141), o **Supremo Tribunal Federal** perfilha o entendimento que sustenta a **subsistência** dos efeitos **secundários** da condenação (desconsiderada, depois, a reincidência): o lançamento no rol dos culpados e o pagamento de custas.

Com efeito, **antes** do advento da Lei nº 7.209, de 1984 e **a partir** do acórdão prolatado no **RHC 57.798-SP** (relator o Min. MOREIRA ALVES, 2ª Turma, unânime, a 8.4.80, **in** R.T.J. 97/576), com a decisiva influência da doutrina de DAMÁSIO E. DE JESUS, a orientação **passou** a prevalecer, implicando, conforme notou o Min. RAFAEL MAYER, a **modificação** de vetusta jurisprudência do Pretório Excelso - RE 14.817, relator o Min. ANÍBAL FREIRE, 1ª Turma, **in** D.J. de 13.4.51 (**in** R.T.J. 117/849).

Posteriormente, já interpretando as **alterações** trazidas pela Lei nº 7.209/84, **manteve** o Supremo Tribunal Federal o entendimento **anterior**, **reafirmando** a natureza **condenatória** da sentença concessiva do perdão judicial e a **subsistência** de seus efeitos secundários, só que, **agora**, com a **exclusão** da reincidência, por **expressa** disposição do art. 120 do Código Penal.

Na **primeira** oportunidade em que se **reexaminou** a questão - **RECr nº 106.702-SP**, julgado a 4.2.86, a 1ª Turma do Supremo Tribunal Federal, por **maioria**, referendou o voto do relator, Min. OSCAR CORRÊA, **verbis**:

"....

Desde logo, incluiu-se o perdão judicial como causa extintiva da punibilidade (artigo 107, IX) e se excluiu o efeito da reincidência (artigo 120), expressamente.

*E a Exposição de Motivos, também expressamente, afirma que se pretendeu afastar as **dúvidas** que levaram a decisões contraditórias dos tribunais; e, mais do que isso, não continue a produzir os efeitos de sentença condenatória.*

*6. Infelizmente, porém, **não se eliminou no código a dúvida**, o que se **poderia** ter conseguido com a **expressa menção**, no artigo 120, de que a sentença que conceder perdão não teria os efeitos secundários da condenação; como os autores que, até agora, a examinaram não foram suficientemente explícitos a respeito.*

....

*9. O exame dessas circunstâncias nos faz entender que **não há** - pelo menos **por enquanto** - que alterar a linha da jurisprudência da Corte, no que se refere aos **efeitos secundários** da condenação, **senão** na exclusão explicitada no artigo 120 e na decretação da extinção da punibilidade do artigo 107, IX.*

....

*14. Desse exame - em que tivemos a preocupação de não reeditar o debate travado na doutrina e mesmo nesta Corte, senão no essencial à conclusão - parece-nos que a **nova** Parte Geral caminhou efetivamente no sentido da **liberalização** dos efeitos do perdão judicial. Não se pode **ainda**, contudo, **admitir**, em face dos textos vigentes - que não excluíram **todos** os efeitos da condenação - outro entendimento, para alcançar também os efeitos secundários, como pretendeu o acórdão recorrido; e embora pareça ter sido essa a intenção do legislador, como visto da "Exposição de Motivos" e da inclusão do item IX do artigo 107 do Código Penal.*

*Se o **artigo 356** do **Projeto** do Código de Processo Penal - como lembrado por Jair Leonardo Lopes - vier a editar-se, então, sim, não mais se poderão atribuir à sentença que declarar extinta a punibilidade, pelo perdão judicial, efeitos de condenação.*

*Mas ainda: se assim se **pretende** dispor é que, **no momento, persistem efeitos**, mesmo **secundários**, daquela sentença.*

*15. Mesmo porque o artigo 120, ao se referir **exclusivamente** à reincidência - quando **poderia** ter explicitado **todos** os efeitos da condenação - não favoreceu o entendimento mais liberal.*

...."

(**in** R.T.J. 117/844-845-848).

Malgrado a firme posição do Pretório Excelso, a jurisprudência assente no **Superior Tribunal de Justiça** vem se orientando, desde 28.11.90, por entendimento **diverso**, consolidado no verbete nº **18** de sua Súmula - *"A sentença concessiva do perdão judicial é **declaratória** da extinção da punibilidade, **não** subsistindo **qualquer** efeito condenatório"* -, o que **revela**, sem dúvida, que o **problema** ainda não foi solucionado, **satisfatoriamente**, na legislação **vigente**.

No **Resp nº 524-PR** - a referência **primeira** do enunciado sumular -, a corrente esposada no **caso-comando** do Supremo Tribunal Federal (o RECr nº 106.702-SP) foi **batida** pela unanimidade da **6ª Turma** do Superior Tribunal de Justiça, em acórdão inspirado no voto do Min. COSTA LEITE, relator:

"....

Discordo. Como Celso Delmanto, entendo que a norma inserta no art. 120, do Código Penal, longe de indicar que subsistem os demais efeitos secundários, serve é de reforço à clara opção feita pelo legislador, ao incluir o perdão judicial entre as causas extintivas de punibilidade. Tal como dito na própria Exposição de Motivos, trata-se de uma explicitação. Ressalvado expressamente que foi o efeito secundário mais gravoso, não faria mesmo sentido a subsistência dos demais. E, segundo princípio assente de hermenêutica, deve-se preferir a exegese que faz sentido à que não faz.

.....

Na verdade, não se pode atribuir carga condenatória à sentença concessiva do perdão judicial. Muito embora reconheça a ilicitude da conduta, e nem poderia ser diferente, pois, do contrário, impor-se-ia a absolvição, nela não se divisa a função que a caracteriza como sentença condenatória, qual seja a função sancionadora, que, no processo penal, traduz-se na aplicação da pena. A pena é a sanção característica da transgressão considerada crime, no dizer de Maggiore.

.....

Do exposto, Sr. Presidente, resulta a convicção de que a melhor exegese está com a corrente interpretativa que sustenta tratar-se de sentença extintiva da punibilidade a que concede o benefício do perdão judicial, não sofrendo, assim, o réu nenhuma conseqüência penal." (a 12.9.89, in R.S.T.J 16/469-470-471).

XIII

Além do **homicídio culposo** (*"o mais grave delito do automóvel, pela natureza do dano e sua assustadora freqüência"* - WALDYR DE ABREU, **ob.cit.**, pág. 133) e da **lesão corporal culposa** (os crimes **"típicos"** do automóvel - JOSÉ FREDERICO MARQUES, **ob.cit.**, pág. 242; *"as figuras mais importantes e mais freqüentes na estatística criminal"* - GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO, **Ilícitos de Trânsito**, in Revista dos Tribunais, vol. 525, julho 1979, pág. 289), o Código Penal descreve **quatro** condutas **dolosas**, que, **indiretamente**, podem configurar crimes de trânsito.

O preceito do **art. 132**, com a **ressalva de exclusão** pelo crime mais grave, trata do tipo de **perigo para a vida ou a saúde de outrem**, nestes termos:

"Art. 132. Expor a vida ou saúde de outrem a perigo direto e iminente:

*Pena: detenção, de três meses a um ano, **se o fato não constitui crime mais grave."***

Outra **inovação** do Código Penal de 1940, sobre ela assim discorreu a **Exposição de Motivos**, em seu item **46**:

*"... Trata-se de um crime de caráter eminentemente **subsidiário**. Não o informa o **animus necandi** ou o **animus daebendi**, mas apenas a **consciência e vontade** de expor a vítima a grave perigo. O **perigo concreto** que constitui o seu **elemento objetivo**, é limitado a **determinada pessoa**, não se confundindo, portanto, o crime em questão com os de **perigo comum** ou contra a **incolumidade pública**. O **exemplo** freqüente e típico dessa **species** criminal é o caso do empreiteiro que, para poupar-se ao dispêndio com medidas técnicas de prudência, na execução da obra, **expõe** o operário ao risco de grave acidente. Vem daí que Zurcher, ao defender, na espécie, quando da elaboração do Código Penal Suíço, um dispositivo incriminador, dizia que este seria um complemento da legislação trabalhista ("wir haben geglaubt, dieser Artikel werde einen teil des Asbeiterschutzgesetzgebring bilden."). Este pensamento muito contribuiu para que se formulasse o art. 132; mas este não visa somente proteger a indenidade do operário, quando em trabalho, senão **também** a de **qualquer** outra pessoa. Assim, o crime de que ora se trata não pode deixar de ser reconhecido na ação, por **exemplo**, de quem dispara uma arma de fogo contra alguém, não sendo atingido o alvo, nem constituindo o fato tentativa de homicídio.*

.....

A **delimitação conceitual** da norma incriminadora foi bem estabelecida pela **doutrina** especializada, ora ressaltando o seu ***"extenso conteúdo"***, ***"fórmula genérica** do crime de "periclitação da vida e da saúde""* (NELSON HUNGRIA, **ob.cit.**, pág. 417), ora indicando que deveria *"**até preceder** os outros"* delitos do Capítulo IV do Código Penal, pois *"É a fórmula **ampla e unitária** dos crimes desta seção da lei"*, que *"se não existissem, estariam incluídos no seu âmbito"* (E. MAGALHÃES NORONHA, **ob.cit.**, pág. 84), ora correspondendo à função subsidiária a ***"forma bastante ampla e dilatada"*** da descrição do crime *"de maneira a **abranger**, em seus elementos constitutivos ou típicos, **outras** infrações penais que com ele se **relacionam** como a **espécie** para o **gênero"*** (JOSÉ FREDERICO MARQUES, **ob. cit.**, pág. 304).

Por conseguinte, como o **enquadramento** da conduta no art. 132 do Código Penal **não** pode ser resolvido **sem** que **antes** se questione a sua subsunção em

tipo penal diverso, convém sublinhar, no respeitante aos cogitáveis delitos de trânsito, que o perigo concreto criado, individual, se diferencia do perigo comum, próprio dos crimes contra a incolumidade pública (conforme declarado pela Exposição de Motivos - "determinada pessoa"); igualmente, caso sobrevenha dano efetivo a vida ou a saúde de outrem (homicídio ou lesão corporal culposos); e, por fim, se distingue do crime de omissão de socorro, à precisa medida que, neste, conforme ensina NELSON HUNGRIA, *"há uma antecedente situação de perigo ou de dano alheia à vontade do agente, que se limita, egoística ou injustificadamente, a não impedir a continuidade do perigo ou a agravação do dano."* (ob. cit., pág. 419).

No âmbito específico dos delitos de trânsito, estudo de JOSÉ ADRIANO MARREY NETO conduziu-se a buscar - e encontrar - o limite da incidência do art. 132 do Código Penal, tendo em vista os denominados *"rachas"*:

> *"Em determinadas situações, envolvendo-se motoristas em **corridas de automóveis** em vias públicas poderão ou só pelo próprio **excesso de velocidade** ou em virtude de outras **manobras**, colocar transeunte, assistente ou até mesmo acompanhante no veículo, na situação descrita no art. 132 do CP, expondo sua vida ou saúde a **perigo direto e iminente**.*
>
> *Evidentemente quem participa de corridas de automóveis, nas vias públicas, tem **consciência** dos riscos envolvidos e os está **aceitando**.*
>
> *Se conduz seu veículo de forma tal a objetivamente colocar em perigo a vida ou saúde de **pessoa determinada**, poderá estar configurado esse crime, de conseqüência muito mais **séria** do que as oriundas de **prática contravencional**."* (Delitos de Trânsito, in Revista dos Tribunais, vol. 679, maio de 1992, pág. 314).

Daí, portanto, uma de suas conclusões (a de nº 8), no sentido de que, em tese, o *"racha" em vias públicas* e a *"fechada"* (esta já empregada por NELSON HUNGRIA, para exemplificar a hipótese de o agente ser movido por *"desejo de experimentar emoção ou provocar sensação"* - *"praticar intencionalmente, com o próprio automóvel, uma **fechada** contra outro, para **obrigá-lo** a uma parada brusca"* - ob.cit., pág. 418), podem configurar o crime do art. 132 do Código Penal.

De outro lado, observa WALDYR DE ABREU que *"**Não é abundante a jurisprudência** sobre esta infração, nem mesmo como delitos do automóvel, a olhos vistos tão freqüentes... **Menos** até se tem aplicado o art. 132 aos **fins** expressos visados pela criação desta nova figura penal."* (ob.cit., pág. 145/6).

JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, contudo, logo em seguida às ponderações sobre os *"rachas"*, cuidou de referir precedentes jurisprudenciais, que reconheceram, como constitutivos do núcleo do tipo: a conduta do acusado na direção do veículo, acarretando perigo direto e real à vida ou saúde da vítima (JTACrimSP 15/377); o choque contra veículo de terceiro, objetivando tirá-lo da estrada (RT 516/321); a prática de "fechada" deliberada, obrigando a vítima a subir na calçada, com colisão contra poste e outro veículo (JTACrimSP 43/196); a conduta de motorista de caminhão pesado, que "o jogou" contra automóvel de menor porte (JTACrimSP 81/494); e a perseguição temerária de veículo por outro em meio do trânsito (JTACrimSP 81/479); (artigo citado, pág. 314; DAMÁSIO E. DE JESUS, dentre os julgados a que alude, indica precedente que reconheceu a conduta "brincar com automóveis na estrada" - JTACrimSP 1:50 -, como configuradora do delito, ob. cit., pág. 391).

XIV

Capitulada, também, dentre os crimes de periclitação da vida e da saúde, a segunda conduta dolosa que interessa à temática dos delitos de trânsito é a omissão de socorro, que vem descrita no art. 135 do Código Penal, verbis:

> *"Art. 135. **Deixar de prestar assistência**, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a criança abandonada ou extraviada, ou a pessoa inválida ou ferida, ao desamparo ou em grave e iminente perigo; ou **não pedir**, nesses casos, o socorro da autoridade pública:*
>
> *Pena - detenção, de um a seis meses, ou multa.*
>
> *Parágrafo único. A pena é aumentada de metade, se da omissão resulta lesão corporal de natureza grave, e* triplicada, se resulta a morte."

Importa notar, como tem reconhecido a doutrina, que a figura típica do crime de omissão de socorro (desdobrada em duas condutas - *"Deixar de prestar assistência"* e *"não pedir o socorro da autoridade pública"*) encerra dever jurídico geral de socorrer, direta ou indiretamente, que não se vincula a relação especial de assistência - conforme se dá no crime de abandono de incapaz, descrito no art. 133 do Código Penal. (NELSON HUNGRIA, ob.cit., pág. 441; JOSÉ FREDERICO MARQUES, ob.cit., pág. 327; e HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, ob.cit., pág. 166).

Está claro, pois, que a materialidade do ilícito penal se legitima com a omissão de *"qualquer pessoa"* defronte a situação de perigo - perigo, frise-se, cuja origem é irrelevante questionar -, ora presumido, ora devendo ser demonstrado in concreto, que envolva *"criança abandonada ou extraviada"*, *"pessoa inválida ou ferida, ao desamparo"*, ou *"em grave e iminente perigo"*.

Dentre os possíveis sujeitos passivos do crime previsto no art. 135 do Código Penal, destaca WALDYR

DE ABREU o *"caso de pessoa ferida"* - em que o evento perigo é presumido **juris et de jure** - como o *"de acentuada importância para o direito penal do trânsito, a merecer maiores atenções."* (**ob. cit.**, pág. 151).

"Pessoa ferida" - leciona NELSON HUNGRIA - *"é a que, por ato de outrem ou dela própria (caso de tentativa de suicídio) ou acidentalmente, sofreu uma lesão no corpo, de modo a acarretar-lhe uma **perturbação funcional** geral ou local"*, não importando *"que o ferimento seja leve, desde que, embora passageiramente, reduza a vítima à situação de não poder valer-se a si mesma, ensejando-se, assim, a agravação do perigo."* (**ob.cit.**, pág. 442).

Identificado o ponto de **interseção** entre a omissão do socorro - **crime** (art. 135) e os delitos de trânsito, existe, sem dúvida, algo **mais** a ser considerado, notadamente porque - e já foi visto - o Código Penal **também** prevê, como **causa de aumento da pena** do homicídio e da lesão corporal **culposos**, a omissão de socorro - **qualificadora**, e a **fuga** para evitar prisão em flagrante (arts. 121, § 4º, e 129, § 7º).

Tal colocação, só por si e até mesmo conceptualmente, **repele** a aplicação, em **concurso material**, da omissão de socorro - **agravante** - do § 4º do art. 121, com o **crime** omissão de socorro - do **art. 135** do Código Penal.

Com efeito, entendimento **pacificado** na doutrina, dele partilham, por exemplo, CELSO DELMANTO (**ob.cit.**, pág. 206) e GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO, que louva a **ênfase** dada por JOÃO BERNARDINO GONZAGA à possibilidade do concurso material, **mas apenas** no direito **italiano**, fonte do texto examinado (artigo citado, **in** Revista dos Tribunais., vol. 525, pág. 294).

WALDYR DE ABREU, no entanto, logo após realçar a **absorção** do crime de omissão de socorro pelo homicídio e lesão corporal **culposos** - como *"circunstância qualificativa"*, chegou a admitir a **impunidade** daquele, advinda, justamente, da **absolvição** de um dos delitos culposos.

A respeito dessa situação **independente**, ilustrou a sua **divergência** com a **confirmação** de sentença que lavrara na **judicatura criminal** - *"Omissão de socorro crime(art. 135) e omissão de socorro agravante (arts. 121, § 4º, e 129, § 7º) são os mesmos os elementos constitutivos, de modo que, **afastada** a criminalidade da morte ou da lesão, **pode** o réu ser condenado por **omissão** de socorro."* -, **reafirmada em sede doutrinária** - *"Se nos processos em que os acusados são imputados por infração do art. 121, §§ 3º e 4º ou 129, §§ 6º e 7º, do Código Penal, **não** fique **afinal** evidenciada a culpa no homicídio ou lesão corporal, caberá é lógico a absolvição por tais crimes. **Mas sem prejuízo**, segundo a forma processual mais adequada, da **responsabilidade** do acusado pela **omissão de socorro**. E nem haverá surpresa para a defesa, estando descrita a omissão de socorro na peça acusatória inicial do processo."* (**ob.cit.**, págs. 153 e 156).

De outra parte, convém deixar registrado que o **crime de omissão de socorro** não chega sequer a assemelhar-se com a **fuga** *"para evitar prisão em flagrante"*, **causa** de aumento da pena, como se viu, no direito penal brasileiro.

Outras legislações, é certo, incriminam a fuga do **motorista após o acidente** como **crime autônomo** (para a garantia da ação da Justiça) ou, até mesmo, em **conjunto** com a **própria** omissão de socorro, o que, todavia, não impediu HELENO CLÁUDIO FRAGOSO de distingui-las **nitidamente**: *"Pode haver omissão de socorro **sem fuga**, na hipótese em que o agente **permanece** junto à vítima, **sem socorrê-la**. Pode haver fuga **sem omissão de socorro**, se o agente **conduz** a vítima a local onde pode ser atendida, **evadindo-se em seguida**."* (artigo citado, **in** Revista Forense, vol. 200, pág. 29).

XV

Resta, **finalmente** - no domínio do **Código Penal**, considerar os crimes de **atentado contra a segurança de outro meio de transporte** e de **arremesso de projétil**, inseridos no **Capítulo II** (Dos Crimes contra a **Segurança** dos Meios de Comunicação e **Transporte** e outros Serviços Públicos) do **Título VIII** (Dos Crimes contra a **Incolumidade Pública**), que os destacados especialistas na matéria também incluem no elenco dos ***"delitos de trânsito"***.

Logo em seguida à definição dos **crimes** de perigo **ferroviário** (art. 260) e de atentado contra a segurança de transporte **marítimo, fluvial** ou **aéreo** (art. 261), o **art. 262** descreve a figura típica do **atentado contra a segurança de outro meio de transporte** - abrangendo a forma **preterdolosa** (§ 1º) e a modalidade **culposa, somente** se ocorrer **desastre** (§ 2º).

Esse dispositivo tem a seguinte redação:

> *"Art. 262. **Expor a perigo outro meio de transporte público, impedir-lhe ou dificultar-lhe** o funcionamento.*
>
> *Pena - **detenção**, de um a dois anos.*
>
> *§ 1º Se do fato resulta **desastre**, a pena é de **reclusão**, de dois a cinco anos.*
>
> *§ 2º No caso de **culpa**, se ocorre desastre.*
>
> *Pena - detenção, de três meses a um ano."*

Quer se trate de **inovação** introduzida pelo Código Penal de **1940**, ou de delito que tenha **derivado** do **art. 152** da Codificação de **1890** - sanando incoerência nele existente, o **certo** é que a previsão do crime de atentado contra a **segurança** de **outro** meio de transporte **não** tem desafiado a compreensão dos juristas.

Para fixar, então, o alcance **subsidiário** da incriminação - assentando-o **em função** dos crimes precedentes, as afirmações da doutrina, estreme de dúvidas,

se voltam, de maneira **uniforme**, à **exemplificação**, precisamente, daqueles **meios** de transporte que estão **fora** da incidência das disposições **anteriores**, e à explicitação do exato significado da expressão *"transporte público."*

Assim, firmada a **equivalência** do *"transporte público"* a transporte **coletivo**, àquele que serve ao **interesse público**, ainda que explorado por **empresa particular**, concessionária do Poder Público, o ***"outro meio de transporte público"*** compreende, a título de exemplo, o ônibus, o microônibus, o táxi, as embarcações de tráfego lacustre, os ascensores públicos, etc. (PAULO JOSÉ DA COSTA JR., **Comentários ao Código Penal - Parte Especial**, Vol. 3, Saraiva, São Paulo, pág. 246; HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, **ob. cit.**, vol. II, 6ª edição, pág. 200, E. MAGALHÃES NORONHA, **ob. cit.**, 3º vol., pág. 395; e NELSON HUNGRIA, **ob. cit.**, vol. IX, pág. 84).

WALDYR DE ABREU, contudo, após acrescentar os veículos de frete ao rol acima, **ressalva** que *"Nem sempre o transporte público é coletivo, como alguns parecem supor"*, para, a final, **lamentar** que o caráter **particular** de certos transportes, *"mesmo em veículos oficiais, que não estejam a serviço do público"*, ou *"em situação tão semelhante a dos taxis"*, impede a proteção distinguida aos transportes públicos (**ob.cit.**, pág. 160).

XVI

O tipo penal **arremesso de projétil** - o **último** delito de trânsito **doloso** -, prescreve o **art. 264** do Código Penal, consiste em:

> *"Art. 264. **Arremessar** projétil contra **veículo em movimento**, destinado ao transporte **público** por **terra**, por **água** ou pelo **ar**:*
>
> *Pena - detenção, de um a seis meses.*
>
> *Parágrafo único. Se do fato resulta **lesão corporal**, a pena é de detenção, de seis meses a dois anos; se resulta **morte**, a pena é do art. 121, § 3º, aumentada de um terço."*

O texto deste dispositivo representa **evolução** da proteção penal, **antes** adstrita à de *"**comboio** de passageiros em **movimento**"*, como regida pelo **art. 150** do Código Penal de 1890.

Nos termos em que **ampliada**, a doutrina **não** controverte sobre a circunstância **elementar** relacionada à **movimentação** do veículo - até porque foi reproduzida do preceito revogado -, **nem** a respeito da destinação **pública** do transporte - já suficientemente esclarecida à luz do **art. 262** (por igual, está fora da proteção o veículo **particular**).

Assim, no tocante ao crime em questão - de perigo **abstrato**, o **único**, aliás, dentre os delitos precedentes -, o **dissenso** que ainda lavra se resume na **indagação** respeitante à **idoneidade** jurídico-penal do projétil à criação de perigo comum.

Nessa medida, à **pergunta** que se impõe, no sentido de **saber** qual seria o objeto **apto**, NELSON HUNGRIA oferece esta resposta:

> *"Assim, não seria projetil (no sentido **legal**) o carnavalesco **limão de cheiro** ou mesmo um **ovo**. Aos projetis se **equiparam** os **líquidos corrosivos**, como, por exemplo, vitríolo ... Há os projetis especificamente **tais** (dardos, balas, grãos de chumbo, setas, etc.) e os que o são **acidentalmente** (pedras, paus, pedaços de metal, etc.)."* (**ob. cit.**, pág. 86).

Idêntica opinião é sustentada por E. MAGALHÃES NORONHA, **verbis:**

> *"Se o projétil é corpo contundente, é também lexicologicamente o objeto arremessado para fazer mal, **não** sendo de **excluir** o **líquido** e até mesmo o **gasoso**, sob certas condições, pois estes como aqueles são corpos e podem, lançados, causar perigo para a incolumidade pública, que é o que se deve ter em vista. Cremos que à **interpretação teleológica** não repugna esse entendimento."* (**ob. cit.**, pág. 399).

Outro, contudo, é o entendimento de HELENO CLÁUDIO FRAGOSO - ao qual adere PAULO JOSÉ DA COSTA JR. (**ob. cit.**, pág. 249) -, que defende a **improcedência** da exegese extraída por NELSON HUNGRIA do art. 264: a palavra projétil está *"empregada em sentido **amplo**, significando qualquer objeto **sólido** e **pesado** que se move no espaço, abandonado a si próprio, depois de receber impulso (Cândido de Figueiredo). **Não** é possível, **sem recorrer à analogia**, equiparar os líquidos corrosivos ao projétil (**salvo** se estiverem contidos em recipiente **sólido**)..."* (**ob. cit.**, pág. 202).

Entre as teses conflitantes, WALDYR DE ABREU se soma à corrente **adversa** ao pensamento de HELENO CLAUDIO FRAGOSO, acrescentando à recapitulação das lições de NELSON HUNGRIA e MAGALHÃES NORONHA: *"É projétil **tudo** o que possa ser arremessado. Em **geral** são corpos sólidos e contundentes. Mas podem ser de **outros estados físicos** ... Até a interpretação **extensiva** seria admissível, perfeitamente compatível com o direito penal, segundo mestres dos mais autorizados, principalmente estrangeiros. Mas não se precisa ir a tanto, porque os dicionários abonam entender-se, como projétil, **qualquer** corpo arremessável."* (**ob. cit.**, pág. 166).

XVII

Na ordem legal brasileira, são as **penas cominadas** que permitem vislumbrar a **diferença** entre o **crime** e a **contravenção.**

Para distingui-los, sem nenhuma margem de dúvida, **basta** observar a **clareza** com que foi redigido o **art. 1º do Decreto-lei nº 3.914, de 9 de dezembro**

de 1941 - "Lei de Introdução do Código Penal (Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940) e da Lei das Contravenções Penais (Decreto-lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941)", verbis:

> *"Art. 1º - Considera-se crime a infração penal a que a lei comina pena de reclusão ou de detenção, quer isoladamente, quer alternativa ou cumulativamente com a pena de multa; contravenção, a infração penal a que a lei comina, isoladamente, pena de prisão simples ou multa, ou ambas, alternativa ou cumulativamente".*

Soa incontestável, pois, o juízo que VICENTE GRECO FILHO apresenta, após reconhecer a inexistência de base antológica, para extremar as duas infrações penais:

> *"O critério é de oportunidade do legislador, segundo razões de política criminal, apreciando o maior ou menor interesse repressivo em determinado fato para a catalogação como crime ou como contravenção, que decorre automaticamente da cominação da pena: prisão simples ou multa ou ambas para as contravenções; detenção ou reclusão, cumulada ou não com multa, para os crimes". (ob. cit., pág. 74).*

Assim, na opção do legislador de 1941 (há mais de 50 anos, portanto) - de abrir a via contravencional para a definição legal das infrações configuradoras de delitos de trânsito - certamente esteve presente o referido critério de oportunidade, conseqüente do seu menor interesse repressivo as ocorrências relacionadas com a direção de veículos.

XVIII

A totalidade da doutrina especializada inclui, no elenco dos delitos de trânsito, as infrações contravencionais relativas à incolumidade pública (Capítulo III), da falta de habilitação para dirigir veículos - art. 32 - e da direção perigosa de veículo na via pública - art. 34 (para JOÃO MARCELLO DE ARAUJO JR, a infração sinais de perigo - art. 36, parágrafo único, "a" e "b" - está, também, "tipicamente ligada ao trânsito" - ob. cit., pág. 29; para GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO, além do ilícito do art. 36, "quase esquecido e jamais aplicado", a contravenção arremesso ou colocação perigosa - art. 37 - integra, igualmente, o rol dos delitos de trânsito - artigo citado, págs. 292/3).

A Lei das Contravenções Penais assim definiu o primeiro ilícito diretamente vinculado aos delitos de trânsito, aquele que GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO reputa "dos mais tormentosos na doutrina e na jurisprudência" (artigo citado, pág. 291):

> *"Art. 32. Dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública, ou embarcação a motor em águas públicas:*
> *Pena - multa."*

Os estudiosos dos delitos de trânsito - mesmo os que escreveram após o advento da Constituição de 1988 - entendem que o tipo contravencional do art. 32 é de perigo abstrato (ou presumido), o qual se integra independentemente de produção de perigo concreto (VICENTE GRECO FILHO, ob. cit., pág. 76, JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, artigo citado, conclusão nº 9, pág. 319, e WALDYR DE ABREU, ob. cit., pág. 169).

Todavia, em julgamento de 1º.6.93, a Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça, conhecendo e dando provimento ao REsp nº 34.322-0/RS, julgou procedente a acusação, firme no reconhecimento de que ocorrera dano, em face da direção do veículo.

O voto do relator, Ministro LUIZ VICENTE CERNICCHIARO, desenvolveu fundamentação do seguinte teor:

> *".....*
>
> *A infração penal não é só conduta. Impõe-se, ainda o - resultado - no sentido normativo do termo, ou seja dano ou perigo ao bem juridicamente tutelado.*
>
> *A doutrina vem, reiterada, insistentemente, renegando os delitos de perigo abstrato.*
>
> *Com efeito, não faz sentido punir pela simples conduta, se ela não trouxer, pelo menos, probabilidade (não possibilidade) de risco ao objeto jurídico.*
>
> *Na espécie dos autos, o bem tutelado é a - incolumidade pública, isto é, o resguardo de pessoas e coisas, indeterminadamente consideradas.*
>
> *Assim, o ilícito penal não resulta do simples dirigir, sem a devida habilitação. Isso corporifica somente o ilícito administrativo.*
>
> *A relevância criminal nasce quando a conduta gera perigo de dano. Até então, a conduta será atípica.*
>
> *....."*
>
> *(Unânime, in D.J. de 2.8.93).*

O ostensivo antagonismo entre o precedente e a orientação dominante na doutrina e na jurisprudência (embora ainda não corresponda a entendimento definitivo do Superior Tribunal de Justiça), ensejou a LUIZ FLÁVIO GOMES a elaboração de minudente estudo, no qual se encontram desenvolvidas as razões da contribuição prestada ao Forum Nacional de Debates sobre o Código Brasileiro de Trânsito.

A necessidade do completo esclarecimento sobre essa importante questão impõe a transcrição das passagens principais da interpretação do tipo contravencional conforme o princípio da presunção de inocência, consagrado no art. 5º, LVII, da Constituição da República (a rigor, no caso, tratando-se de diploma anterior à Carta de 1988, ter-se-ia que questionar a sua não recepção, por incompatibilidade, com a ordem constitucional superveniente, cujo desfecho seria o reconhecimento da simples revogação - jamais o da inconstitucionalidade - ADin nº 464-GO, in R.T.J. 141/14):

"....

*No moderno Direito Penal, no entanto, é cada vez mais **intensa** a **reprovação de presunções legais, particularmente** a presunção de **perigo**, que enseja a punição penal por mera **"desobediência ao preceito legal"***

....

*A presunção de perigo é **absoluta** (**iuris et de iure**) e mesmo quando a conduta mostra-se **"inócua"**, em termos de ofensa ao bem jurídico protegido, **mesmo assim**, de acordo com **ampla** jurisprudência, impõe-se a **condenação penal.***

....

*Já não é possível admitir em Direito Penal uma situação de perigo **implícita** no tipo penal ou proclamada peremptoriamente pelo legislador. ... Esse perigo tem que ficar **demonstrado** no processo, **não pode ser presumido pelo legislador...** Mas é **inafastável** a necessidade de **comprovação** de que a conduta de dirigir veículo em via pública sem habilitação, do modo como **concretamente** foi realizada, tinha **aptidão** ou **idoneidade** para lesar bens jurídicos individuais como a vida, a integridade física, o patrimônio etc... **Enquanto** a conduta do agente consiste **simplesmente** em dirigir veículo, **sem nenhum perigo concreto** para indeterminadas pessoas ou coisas (i.e., sem capacidade de lesar), estamos no âmbito da **infração administrativa** prevista no art. 89, I, do CNT. Desde o instante em que a conduta concreta passa a constituir **real perigo** de dano para bens jurídicos individuais (vida, patrimônio, etc.), podemos admitir como configurada a **infração penal contravencional.** É na **aptidão** ou **idoneidade concreta** da conduta para lesar bens jurídicos individuais que reside a **distinção** entre a infração administrativa e a penal.*

....

*Nessa aptidão ou idoneidade **real** da conduta reside o perigo **concreto**. Concreto, no entanto, não no sentido de que se deve então apresentar uma vítima concreta da conduta do agente, uma vítima concreta que tenha corrido risco com a direção sem habilitação. Estamos diante de um perigo concreto **indeterminado**, ou seja, só é necessário comprovar que a conduta do agente, tal como realizada, tinha **suficiente e real capacidade** para pôr em perigo bens jurídicos individuais.*

....

*Cuidando **especialmente** da contravenção de falta de habilitação para dirigir veículo em via pública, será **infração penal** a direção **sem habilitação** e sem habilidade (sem perícia) que revele patente turbação da segurança do tráfego. Dirigir um veículo em **zigue-zague**, por exemplo, em virtude de inabilidade, significa turbar, quebrar, diminuir ou ofender o nível médio da segurança viária. Essa conduta, de outro lado, ao **mesmo tempo** que diminui ou turba o bem jurídico **indeterminado** (segurança viária) revela, ainda que em tese, real capacidade de lesar bens jurídicos individuais (vida, integridade física, patrimônio etc.). Não é preciso, repita-se, que seja apresentado um sujeito passivo **concreto** dessa conduta. **Basta** comprovar que a conduta concreta **objetivamente** perigosa era **potencialmente** capaz de atingir **qualquer** pessoa ou coisa. **Demonstrado** isso está configurada a infração penal de perigo concreto **indeterminado** (que é o perigo com **potencialidade** lesiva **real** mas sem vítima concreta). Se o agente, dirigindo **sem habilitação** (e também sem habilidade, sem perícia) provoca, em via pública, um **derrapamento, o tombamento,** uma **colisão** (com poste, árvore, barranco etc) ou se faz o veículo **subir sobre a calçada** etc., deve responder pela contravenção penal do **art. 32,** pois nessa sua concreta conduta estão presentes tanto o **desvalor do ato** (dirigir sem habilitação) como o **desvalor do resultado** (condução inábil turbadora da segurança viária e com capacidade real, em tese, de lesar bens jurídicos individuais).*

....

*Sem sua concreta e efetiva **demonstração** não há crime ou contravenção, não há injusto penal. Pode a conduta **inócua** (do ponto de vista do bem*

jurídico tutelado pela norma penal) configurar ***infração administrativa****, jamais o injusto penal... No âmbito do* ***Direito Administrativo*** *(chamado de pré-tutelar) concebe-se a tutela antecipada do bem jurídico, sem se questionar o* ***nullun crimen sine iniuria*** *(até porque as sanções previstas não chegam a atingir os principais direitos fundamentais da pessoa). Já no âmbito* ***penal*** *é absolutamente* ***inconstitucional*** *qualquer tentativa de aplicação de um direito puramente* ***preventivo*** *(punição pelo modo de vida, por razões moralistas ou ideológicas, pelo modo de pensar etc.). Tudo isso provoca, induvidosamente, um* ***dilema*** *(ao* ***legislador****, principalmente), qual seja: se se deseja um direito puramente preventivo, não serve o Direito Penal, que funda suas raízes no liberalismo (político) de Beccaria e tantos outros; se se opta pelo* ***Direito Penal****, não bastam normas meramente* ***preventivas****, que prescindem da efetiva lesão a um bem jurídico. O* ***Direito Administrativo*** *contenta-se com a* ***possibilidade*** *dessa lesão; já o* ***Direito Penal*** *só se justifica com, ao menos, a* ***probabilidade*** *dessa mesma ofensa, a ser demonstrada em cada caso concreto.*

.....

A lei, em suma, não pode ***presumir*** *fatos ou a culpabilidade. Não pode presumir, em conseqüência, o* ***perigo****, como algo inerente à conduta. A presunção legal de perigo, como sabemos,* ***desobriga*** *o acusador de demonstrar o perigo concretamente. É exatamente isso que* ***conflita*** *flagrantemente com a* ***presunção de inocência****, pois esta impõe o dever ao acusador de "comprovar legalmente a culpabilidade" (v. o art. 8, n. 1, do citado "Pacto de San José"). Comprovar legalmente a culpabilidade significa demonstrar dentro do processo a existência de um fato lesivo ou perigoso para algum bem jurídico e, ao mesmo tempo, que ele é atribuível ao seu agente.* ***É preciso demonstrar, não basta invocar a presunção legal****, até porque a* ***presunção de inocência*** *tem hierarquia* ***constitucional****. Qualquer* ***presunção de hierarquia*** *inferior é absolutamente inconstitucional.*

.....

Em ***síntese****, a presunção legal de perigo (****iuris et de iure****) é absolutamente* ***inconstitucional****. Em cada caso concreto cabe à acusação demonstrar o fato (lesivo ou perigoso) e sua atribuição culpável ao agente do fato. Com isso chegamos à* ***conclusão****, tal como o* ***Min. Cernicchiaro*** *no acórdão acima lembrado, de que a contravenção do* ***art. 32*** *é de perigo* ***concreto****, porque onde vigora o princípio da presunção de inocência, não pode existir infração de perigo abstrato ou presumido. Impõe-se no entanto uma* ***advertência****: é de perigo concreto* ***indeterminado.***

....."

(A Contravenção do Artigo 32 da Lei das Contravenções Penais é de Perigo Abstrato ou Concreto? (A Questão da Inconstitucionalidade do Perigo Abstrato ou Presumido), *In Revista Brasileira de Ciências Criminais, nº 8 - out/dez - 1994, págs. 69, 70, 74, 75, 76, 81 e 82).*

Ainda no **consenso** dos teóricos, o art. 32 da Lei das Contravenções Penais é **norma penal em branco, cujo complemento,** de natureza **administrativa** - que passa a integrar o conteúdo da conduta censurada, formando um **todo** -, está disciplinado no **Código Nacional de Trânsito** (VICENTE GRECO FILHO, **ob. cit.**, pág. 76; JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, artigo citado, pág. 310; WALDYR DE ABREU, **ob. cit.**, pág. 169; e GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO, artigo citado, pág. 291).

No Superior Tribunal de Justiça, ponto de vista **contrário** chegou a ser externado pelo Ministro ADHEMAR MACIEL, no voto que proferiu no RHC nº 2.419-0-SP:

"... Não se pode, por outro lado, falar em ***norma contravencional em branco.*** *O* ***art. 32*** *não faz nenhuma remissão a outro dispositivo integratório." (In RSTJ 46/479).*

O **alcance** da expressão "dirigir" (conduta típica) encontra-se **definitivamente** assentado; cabe, assim, referir o **idêntico** sentido que lhe emprestam VICENTE GRECO FILHO e o Ministro LUIZ VICENTE CERNICCHIARO:

"A ação física consiste em dirigir, que ***significa*** *conduzir sob sua atividade física, operar o mecanismo, manobrar* ***(ob. cit., pág. 78).***

"No art. 32 mencionado, o verbo (conduta) reitor é - dirigir. Vale dizer, conduzir, empreender movimento veículo motorizado. A esses aspectos, acrescentem-se o elemento normativo - sem a devida habilitação e a circunstância de lugar - na via pública" (do voto proferido no REsp 34.322-0 RS).

No tocante à expressão "**via pública**", o mesmo VICENTE GRECO FILHO tratou de delimitar o seu significado, considerando, "não somente as vias de **tráfego livre**, como também as de **tráfego restrito**, desde que de **utilização comum**." (**ob. cit.**, pág. 78).

A propósito do tema, o Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, em **isolado** pronunciamento, decidiu que se qualifica como via pública, "para fins contravencionais, a **rua** ou **passagem interna** de área comum de **condomínio**, mesmo que, em princípio, só aberta ao trânsito exclusivo dos moradores." (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, **Leis Especiais e sua Interpretação Jurisprudencial**, Editora Revista dos Tribunais, São Paulo, 1995, pág. 140).

Tendo presente essa posição jurisprudencial, vale consignar que o texto do **Projeto do Código de Trânsito Brasileiro**, advindo da **Comissão Especial** da Câmara dos Deputados - e mantido pela Relatoria -, assim caracteriza as **vias terrestres abertas à circulação:**

> *"Art. 2º - São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias.*
>
> *Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as **vias abertas** à circulação pública, e as vias **internas** pertencentes aos **condomínios** constituídos por unidades autônomas."*

De outra parte, quanto às questões alusivas à temática da **direção sem habilitação prevista em lei**, é de ver-se, primeiramente, o **caráter pacífico** do entendimento que nega à **capacidade de fato** do condutor o condão de conferir legalidade à inobservância da exigência legal.

Com efeito, nesse sentido é a **doutrina**: VICENTE GRECO FILHO acentua que "**Não é relevante** a chamada habilitação de fato" (**ob. cit.**, pág. 76); GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO salienta que "É de se **afastar, desde logo**, a teoria aceita por **insignificante** corrente de que o preceito legal se refere a uma habilitação de fato, quer dizer, o condutor só deve estar familiarizado com o mecanismo do veículo, a ponto de dirigi-lo sem percalços." (artigo citado, pág. 241); e JOSÉ ADRIANO MARREY NETO conclui que "não se pode prescindir de uma norma que obrigue à prévia habilitação do motorista "antes de se lhe entregar um veículo que oferece permanente perigo e que se deve dirigir com rigorosa observância de cautelas que só um entendido pode adotar."" (artigo citado, pág. 309). (Posição **similar** tem sido assumida pelos comentadores da Lei das Contravenções Penais. Dentre eles, MANOEL CARLOS DA COSTA LEITE enfatiza que "a devida habilitação de que cogita o art. 32 ... é **somente** a certificada pela Carteira Nacional de Habilitação. Não lhe supre a falta, para isentar o acusado das penas legais a habilitação de fato." - **Lei das Contravenções Penais**, Editora Revista dos Tribunais, São Paulo, 1976, pág. 148).

No Superior Tribunal de Justiça, o Ministro FLAQUER SCARTEZZINI situou, com muita clareza, o aspecto da **irrelevância** da habilitação de fato:

> *"RECURSO ESPECIAL. CONTRAVENÇÃO PENAL - ART. 32 DA LCP - **OBRIGATORIEDADE** DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO.*
>
> *- O **simples** fato de dirigir veículo, **sem** estar o condutor devidamente habilitado legalmente para tanto, é **bastante** para caracterizar a contravenção penal do art. 32 da LCP, **inexistindo falar-se em presunção da capacidade em dirigir, como ensejadora da descaracterização da infração penal.***
>
> *- Recurso a que se dá provimento para restabelecer a sentença condenatória.*
>
> *. . . . . ."*
>
> *(REsp nº 12.652-SP, Quinta Turma, unânime, a 27.11.91).*

Em segundo lugar, cabe destacar **outro** ponto importante da matéria - o do **uso** de carteira de habilitação **falsa, despida** de potencialidade lesiva -, que já foi objeto de exame no Superior Tribunal de Justiça, em recurso especial "conhecido", para desclassificar a infração penal.

Cuida-se do **REsp nº 51.915-2/SP**, relator o Ministro LUIZ VICENTE CERNICCHIARO, cuja ementa faz consignar, **verbis:**

> *"RESP - PENAL - **CRIME DE FALSO** - USO DE DOCUMENTO FALSO - **CARTEIRA DE HABILITAÇÃO** - FALSIFICAÇÃO **GROSSEIRA** - **CONTRAVENÇÃO PENAL** - A execução da conduta delituosa precisa ser **idônea** para alcançar resultado juridicamente relevante.*
>
> *O sujeito ativo do crime definido no **art. 304**, CP, não participa do **iter criminis** do falso material ou ideológico. Ao contrário, recebe o falso e, dolosamente, o utiliza. **Quando o motorista faz uso de documento falso** (carteira de habilitação) **a consumação se dá no momento em que dirige o carro, na via pública.** Não se confundam - consumação - e - **descoberta** da consumação. A primeira pode ocorrer sem a segunda. A **exibição** da carteira, assim, ainda que solicitada, é fato **posterior** à consumação. Se, ao exibi-lo, o policial, à vista desarmada e imediatamente, constata a falsidade, a **execução** se evidencia **ineficaz, imprópria** para atingir o evento típico. Trata-se de **crime impossível.** Todo falso é mentira, mas nem toda mentira é falso (crime). **Apesar** disso, resta evidenciado, o motorista dirigia o carro, **sem a devida habilitação**, na via pública, o que configura contravenção penal (art. 32)."*
>
> *(Sexta Turma, unânime, a 2.9.94, in D.J. de 17.10.94).*

Contrariamente a que pareceu a WALDYR DE ABREU, não se encontra superada a discussão

suscitada pela direção de veículo, com carteira de **exame médico vencido.**

No plano doutrinário, é **certo, prevalece** o entendimento que considera **inabilitado** - passível, portanto, de incidir na prática contravencional do artigo 32 - o motorista que dirige **apesar** de vencida a **validade** de sua Carteira Nacional de Habilitação (VICENTE GRECO FILHO, **ob. cit.**, pág. 76; JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, artigo citado, pág. 311 e 319 - conclusão nº 6; e WALDYR DE ABREU, **ob. cit.**, pág. 172).

DAMASIO E. DE JESUS adere, contudo, à orientação jurisprudencial **oposta** - que, nessa condição, afirma a **inocorrência** da contravenção (**Lei das Contravenções Penais Anotada**, 3ª edição, Saraiva, 1995, pág. 111), seguido por LUIZ FLÁVIO GOMES, que assim coloca a questão:

> *"Para nós, a falta de exame médico é mera questão **administrativa**. O tipo legal fala em falta de habilitação. Quem já se habilitou para dirigir determinado tipo de veículo **jamais** pratica a contravenção do art. 32 (ressalvada a hipótese de habilitação legalmente **cassada**), por falta de adequação típica, mesmo que esteja vencido o exame médico, que é **pura** questão administrativa. Do mesmo modo que a falta de habilitação, para muitos, presume a falta de habilidade, de técnica, para conduzir veículo, a sua conquista deve levar a presunção oposta, isto é, o condutor habilitado é **sempre** presumido hábil. Não é a falta de exame médico que vai lhe retirar essa presunção." (artigo citado, pág. 72).*

No âmbito do Superior Tribunal de Justiça, a situação que se depara é a da rigorosa **indefinição** da controvérsia, consoante documenta o **empate** ocorrido no julgamento do **RHC nº 2 419-SP** - a final **provido, somente** por força da preponderância da decisão mais favorável ao recorrente (RISTJ, art. 181, § 4º).

Eis a ementa do julgado:

> *"PENAL. PROCESSUAL PENAL. **HABEAS CORPUS. TRANCAMENTO DE AÇÃO PENAL. EXAME MÉDICO VENCIDO.** INTELIGÊNCIA DAS **VERBA LEGIS** "DEVIDA HABILITAÇÃO" PARA DIRIGIR VEÍCULO AUTOMOTOR (LEI DAS CONTRAVENÇÕES PENAIS, ART. 32). INTERPRETAÇÃO SISTEMÁTICA (CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO, ART. 79). ILÍCITO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE DA PENA. **WRIT CONCEDIDO. AÇÃO TRANCADA.***
>
> *I - A paciente, que possuia carteira de habilitação para dirigir veículo automotor, foi autuada por estar com **exame médico vencido.** A seguir, denunciada como inclusa no art. 32 da LCP: falta da "devida habilitação".*
>
> *II - O art. 32 da LCP não pode ser interpretado isoladamente. Deve, ao contrário, ser interpretado em concordância com o art. 79 do CNT (interpretação sistemática). Não se pode equiparar a situação jurídica de quem, como a paciente, se achava com o exame de vista vencido com a de quem sequer prestou exame para tirar carteira. Princípio da proporcionalidade da pena. **O ilícito, pois, é administrativo e não contravencional.***
>
> *III - **Writ** concedido. Ação trancada."*
>
> *(relator o Ministro ADHEMAR MACIEL, **in** R.S.T.J. 46/476-7).*

Ao acompanhar o pronunciamento do relator - provendo o recurso, o Ministro VICENTE CERNICCHIARO emitiu o seguinte voto-vogal:

> *"A contravenção definida no art. 32 está colocada no capítulo das contravenções, referente à incolumidade pública, ou seja, à preservação, à garantia da tranqüilidade de número indeterminado de pessoas. Daí a necessidade de ser feita a habilitação e de não ser permitido a uma pessoa, que não haja demonstrado as **condições técnicas**, de dirigir, pelo menos, razoavelmente, veículos motorizados em via pública.*
>
> *Sem dúvida alguma, o exame médico e o exame de vista são necessários. Entretanto, **não estão diretamente vinculados à habilitação técnica**, tanto assim que esta é **permanente** e não necessita de periódica revisão. Há **presunção** de que, **tecnicamente**, uma vez demonstrado que determinada pessoa tem a capacidade de dirigir veículo, não a perde. Além do mais, a visão, pela experiência dos fatos, de um modo geral, não é perdida totalmente, havendo possível redução, de forma que não afeta **diretamente** a habilitação.*
>
> *Ora, se a incolumidade pública é resguardada pela habilitação **técnica**, é **evidente** que não existe o fato típico. **Simplesmente**, como disse o eminente Ministro-Relator, infração **administrativa**. É imperioso que se faça, de tempo em tempo, sua revisão."*
>
> *(**In** R.S.T.J. 46/481).*

***Igualmente** em relação à conduta prevista no **art. 32** no Decreto nº 3.688, de 1941, deve ser conhecido o questionamento sobre a **ocorrência, ou não**, da contravenção penal na hipótese de o agente, já **aprovado** em exames regulares, dirigir veículo automotor em via pública, **sem** possuir, **ainda**, a Carteira Nacional de Habilitação - não*

expedida por **demora administrativa** (situação **comum** no DETRAN - RJ - "Jornal do Brasil" de 11.1.96 - "**Quinze meses** de espera pela habilitação").

A controvérsia tem **precedentes** no Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, tanto no sentido da caracterização **contravencional**, como no da configuração de mera **infração administrativa:**

> "CONTRAVENÇÃO PENAL - Falta de habilitação para dirigir veículo - Agente legalmente habilitado, mas **ainda sem a posse** da Carteira Nacional de Habilitação - Irrevelância - Condenação mantida - Inteligência do art. 32 da LCP.
>
> A lei exige, para a direção de veículo em vias públicas, a devida habilitação legal, e pune o simples fato de alguém dirigir **sem habilitação formalmente expedida**, não cogitando se o agente foi reprovado ou aprovado em exame de trânsito" (in RJATACRIM 7/69 - vejam-se, também, os acórdãos em JUTACRIM 32/219 e 57/324).

> "HABEAS CORPUS - Paciente que, **apesar** de ter sido aprovado em exame de habilitação, **não possui** a respectiva carteira - Trancamento da ação penal pretendido - **Mera infração administrativa** - ilícito penal afastado - Ordem concedida.
>
> Não há como afirmar-se que um candidato aprovado não seja habilitado legalmente, como também não se pode deixar de reconhecer que, embora habilitado legalmente, sem Carteira Nacional de Habilitação, não tem o direito de dirigir, porém, se o fizer, estará cometendo **mera infração administrativa** e não o ilícito penal ou contravencional. É que a Carteira Nacional de Habilitação é meio de prova de habilitação legal, e não seu elemento constitutivo (In RJDTACRIM 8/201 - ver, também, JUTACRIM 44/401, 46/351 e RT 506/398).

Para **encerrar** o exame das **principais** questões suscitadas pela contravenção do artigo 32, afigura-se interessante acrescentar que, em relação ao **particular** aspecto da **co-autoria**, o reconhecimento da sua **possibilidade** encontra apoio na doutrina especializada, e no entendimento da Sexta Turma do Superior Tribunal de Justiça.

Assim, destacando, fielmente, as palavras conclusivas de JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, "Poderá ser responsabilizado penalmente, por co-autoria, o pai ou responsável que **entregue** ou **tolere** que menor ou **pessoa** não habilitada dirija veículo automotor." (artigo citado, pág. 319 - conclusão nº 4; no mesmo sentido, VICENTE GRECO FILHO, ob. cit., pág. 78).

Em prol, igualmente, da **admissibilidade** da co-autoria, o **leading case** referido no exame da **configuração** da contravenção (de perigo **concreto** indeterminado) - o **REsp nº 34.322-0/RS** -, em que a pretensão recursal, do Ministério Público, buscava a condenação do recorrido, alegando ser ele "**co-autor** em contravenção, porque, **conscientemente, permitiu** que alguém **não habilitado** conduzisse, em via pública, um automotor."

Nessa parte, em seu voto, assinalou o Ministro VICENTE CERNICCHIARO:

> "....
>
> *o **Código Penal** atua como lei fundamental da respectiva legislação. Daí, no tocante às contravenções, ser **invocável**, salvo se disposição expressa dispuser em sentido contrário.*
>
> *O **concurso de pessoas** (CP, art. 29) é **conciliável** com o Decreto-lei nº 3.688, de 03.10.41. Entende-se, não é repelido terminantemente.*
>
> *Não se pode, por isso, afirmar que a contravenção penal não admite a pluralidade de agentes somente porque esse instituto não foi, explicitamente, por ele tratado, como ocorreu, exemplificativamente, com a tentativa e o sistema de penas.*
>
> *O Direito é sistema. Como unidade, as normas se entrelaçam e se harmonizam.*
>
> *O concurso de agentes decorre da conduta típica. Daí, a doutrina haver distinguido algumas espécies, a fim de tratar do instituto, devendo ser realçado o - crime de mão própria.*
>
> *Além disso, no amplo espectro do concurso de agentes, cumpre distinguir também do **modus faciendi**, e conferir especial atenção à cogitação, preparação e execução.*
>
> ....
>
> *Normalmente, conduzir, é conduta individual, notadamente quando se mentaliza a hipótese de estar no comando da direção com o motor em movimento.*
>
> *__Teoricamente__, no entanto, nada impede duas pessoas se ocuparem da direção e, com isso, juntamente empreenderem a velocidade e orientar a trajetória do veículo.*
>
> *De outro lado, intelectualmente, **A** pode **estimular**, instigar **B** a dirigir o carro. Caracterizar-se-á, sem dúvida a **colaboração** para outrem afrontar o preceito jurídico.*
>
> *Se isso, pode ocorrer na - **cogitatio** - da mesma forma, enseja no chamado - **conatus remotus**. Ilustre-se. **A** entrega a chave da ignição a **B**. Também aqui, como no*

caso anterior, a teor do art. 29, Código Penal, configurar-se-á a hipótese normativa - quem, de qualquer modo, colaborar para o crime, incide nas penas a ele cominadas, na medida de sua culpabilidade.

*Nos autos, há afirmação de o saudoso MANOEL PEDRO PIMENTEL haver ensinado que o art. 32, LCP, não admite o concurso de agentes. Leitura mais atenta do ilustre mestre e amigo, **data venia**, conduz a conclusão oposta. Tanto assim, escreveu in "Crimes de Mera Conduta, 2ª ed. pág. 175: "Os crimes de mera conduta não admitem, em sua **execução**, co-autoria, que apenas poderá ser reconhecida na instigação ou no auxílio para a prática do crime."*

.....*"*

XIX

Feita, em resumo, a **exposição** do que se julgou **essencial** sobre o art. 32 da Lei das Contravenções Penais, tornam-se **imprescindíveis** observações **adicionais**, em torno dos textos do **Projeto do Código de Trânsito Brasileiro, aprovados** por esta Relatoria, relativos, **principalmente**, ao **processo de habilitação** e às respectivas **sanções e penalidades** - até porque, como se viu, há autorizada **sugestão**, no sentido de **expungir** do campo penal (para submetê-la, apenas, ao âmbito administrativo) a conduta de dirigir **sem** habilitação (desde que não tenha a idoneidade para lesar bens jurídicos individuais ou coisas).

Em face da Codificação **projetada**, (art. 147, §§ 2º e 3º), o **processo de habilitação** passará a compreender **dois** momentos **distintos**: no **primeiro**, será conferida, ao **candidato aprovado** (**exames** de aptidão física e mental; psicológico; escrito, sobre legislação de trânsito; de noções de primeiros socorros; e de direção veicular), **"Permissão para Dirigir"**, com validade de um ano; no **segundo**, ao término da periodicidade anual, será conferida a **"Carteira Nacional de Habilitação"** - desde que o **condutor** "não tenha cometido nenhuma infração de natureza **grave** ou **gravíssima** ou seja **reincidente** em infração **média**" (a não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação importará o **reinício** do processo de habilitação).

Será **infração de trânsito**, classificada como **gravíssima** e punida com **multa** (3 vezes), a direção de veículo **sem** a "Permissão para Dirigir" ou **sem** a "Carteira Nacional de Habilitação" (art. 161, I).

Consoante a disciplina **especial** que se pretende dar à **penalidade da multa** - instituindo-se **novos critérios** de aplicação **progressiva** -, a direção **sem** a "Permissão para Dirigir" ou **sem** a "Carteira Nacional de Habilitação" sujeitará o infrator ao pagamento de valor correspondente a **180 UFIR** (art. 256, § 1º); se cometida **mais de uma vez**, no período de doze meses, a esse valor, **multiplicado** pelo **número** de infrações (art. 256, §§ 2º e 3º); e, por fim, atingindo a contagem de **20 pontos**, em **igual** período (a **cada** infração **gravíssima** serão computados **7 pontos**), a nova multa, no valor de **1.000 UFIR** (art. 257).

XX

A **segunda** contravenção penal tipicamente referida como delito de trânsito é a do **art. 34** do Decreto-lei nº 3.688, de 1941, que versa, nestes termos, sobre a **direção perigosa de veículo**:

> "Art. 34 **Dirigir veículo na via pública**, ou embarcações em águas públicas, **pondo em perigo a segurança alheia.**
>
> Pena - prisão simples, de 15 (quinze) dias a 3 (três) meses, ou multa".

Em ordem a **elucidar**, igualmente, o **tratamento** dispensado ao ilícito da **direção perigosa de veículo**, convém notar, de início, que, no **cotejo** com a contravenção do art. 32, é **mais nítida** a **divisão** que coloca em **posições opostas** os que **condicionam** a sua configuração à **prova do perigo concreto** (real e efetivo), e os que entendem **suficiente** o **perigo presumido** (abstrato - ilícito de mera conduta).

Entre os **doutrinadores**, estão, **de um lado**, HELENO CLÁUDIO FRAGOSO ("Parece-nos que na contravenção prevista no art. 34, da LCP está prevista, **desenganadamente**, uma norma genérica que incrimina a criação de perigo à segurança da circulação de veículos ... É, em conseqüência, **indispensável** que o agente tenha criado **situação concreta de perigo** à segurança alheia, criando **probabilidade** de acidente ... **Acertado**, portanto, é, a nossa ver, **data venia**, o entendimento dos que afirmam haver **mera** violação da **lei de trânsito** no **simples avanço de sinal** ou **excesso de velocidade". - Direção perigosa. Simples avanço de sinal**, in Revista de Direito Penal, ns. 13/14, págs. 144/5), VICENTE GRECO FILHO ("**Diferentemente** da previsão do art. 32, a contravenção é de **perigo concreto**, ainda que não em face de pessoas determinadas, isto é, há **necessidade** de que a conduta seja **efetivamente** perigosa, diante de uma **situação concreta**, com perigo à segurança de **pessoas**, mesmo que **não** identificadas. Trata-se, pois, em nosso entender de **contravenção de perigo concreto**, exigindo-se, **pelo menos**, que pessoas, segundo o que ordinariamente acontece, tenham, em virtude da direção, sido **colocadas** em perigo. Não se indaga se havia, no local, pessoas identificadas. **Basta** que a conduta tenha ocorrido em local em que, **ordinariamente**, há **pessoas, pedestres** ou **outros veículos ... Não** há, segundo nosso entendimento, direção perigosa em local **ermo** e absolutamente **distante** de qualquer movimentação de pessoas, ainda que, sob aspecto legal, seja via pública". - **ob. cit.**, págs. 78/9), e WALDYR DE ABREU ("Caracterizará esta contravenção **qualquer** infração ao código de trânsito, ou qualquer outro comportamento indevido na direção de veículo, que crie algum perigo à segurança alheia. Este perigo **não** é abstrato ou presumido. **Deve** demonstrar-se o perigo **in concreto**, seja pericialmente seja testemunhalmente". - **ob. cit.**, pág. 175).

E, de outra parte, na defesa da natureza presumida do perigo - orientação que, segundo GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO, é "A maioria jurisprudencial dominante" (estudo citado, pág. 292) -, coloca-se JOSÉ ADRIANO MARREY NETO: "Assim como a modalidade já examinada, esta contravenção penal tampouco exige situação de perigo concreto, para pessoa determinada e também se caracteriza pela mera situação de perigo abstrato." - (trabalho citado, pág. 314).

A par da polêmica estabelecida a respeito da natureza do perigo à segurança alheia, interessa frisar que a contravenção de direção perigosa e o crime de perigo para a saúde de outrem são categorias penais essencialmente inconfundíveis.

DAMÁSIO E. DE JESUS assim analisa as razões da distinção: " O crime do art. 132 do CP é de perigo individual, atingindo pessoa certa e determinada; a contravenção expõe a perigo de dano a incolumidade pública (infração de perigo coletivo). Além disso, o delito é de perigo concreto. O tipo exige que a conduta exponha o sujeito passivo a "perigo direto e iminente." A contravenção, de acordo com uma das correntes de jurisprudência, é de perigo abstrato." (ob. cit., pág. 124).

Em substância, já se vê, que o distinguo - para os adeptos da primeira corrente - parte, basicamente, da determinabilidade do perigo: no caso de crime, há de ser a pessoa certa, ao contrário da hipótese contravencional, em que inexiste vítima individualizada; e, para aqueles que perfilham o segundo entendimento, a diferenciação resulta, especialmente, da concepção acerca da natureza do perigo: no caso do crime, a necessidade de ser direto e real à vida ou à saúde (de pessoa determinada), e, na hipótese da contravenção penal, a de ser in abstracto à incolumidade pública:

A propósito da diferença entre as duas figuras, veja-se, exemplificativamente, este acórdão do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo:

> "Tratando-se de pilotagem perigosa, não há confundir o delito do art. 132 do CP com a contravenção do art. 34 do estatuto especial. O contraventor que dirige perigosamente cria uma situação de perigo indeterminado para pessoas indeterminadas, inclusive o próprio contraventor. No crime, a situação de perigo criada visa pessoa certa e determinada". (in JUTACRIM 43/196).

Raciocínio similar encontra-se, ainda, em VICENTE GRECO FILHO, no exame da absorção da contravenção do art. 34 pelo crime do art. 132 do Código Penal - "O perigo na contravenção é mais geral, ao passo que no art. 132 do Código Penal é específico, em face de pessoa determinada, direto e iminente" (ob. cit., pág. 83).

Dessa maneira, uma vez delineado o alcance da expressão "perigo à segurança alheia", constante da parte final da contravenção do art. 34, é possível ver, aí, subsumidas - conforme a doutrina especializada - as condutas que contrariam as "normas dos regulamentos de trânsito", como as referentes aos limites de velocidade, à observância da preferência de passagem nos cruzamentos, à obediência e ao respeito à sinalização, e aos limites de lotação (WLADIMIR VALLER, ob. cit., pág. 683, e JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, artigo citado, pág. 315 - segundo MANUEL CARLOS DA COSTA LEITE, " Na casuística dos juízos contravencionais, as mais encontradiças formas de direção perigosa de veículo são: embriaguez, cansaço, inobservância dos sinais disciplinadores do trânsito (semáforos, mão de direção), ultrapassagem imprudente, abuso de faróis altos, e, principalmente, excesso de velocidade relativa ao local por que transita o veículo" - ob. cit., pág. 162).

Da prática jurisprudencial, notadamente do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, ALBERTO SILVA FRANCO e outros, e DAMÁSIO E. DE JESUS extraíram os casos concretos que servem, exemplarmente, à devida exploração da incidência do art. 34 da Lei das Contravenções Penais: conversão à esquerda - JUTACRIM 29/297 e 42/122; transitar na contramão - JUTACRIM 89/363, RT 648/310, TACrimSP 82:362, JTACrimSP 95: 120, RT 648/310, 692:292 e 293 e 609:382; dar cavalo de pau - RT 694/335, RJD 15/71, JUTACRIM 47/218, JTACrimSP 81:645 e RT 678:336; "racha" - RT 678/336, JTACrimSP 37:305, RT 678:337 e RT 692:292 e 293; veículo em precárias condições - JUTACRIM 37/327, 57/244, RT 542:370 e JTACrimSP 93:85; velocidade excessiva - RT 441/408, 515/391, 519/399, JTACrimSP 33:180 e RT 678:336 e 337; violação de placa de sinalização de trânsito - JUTACRIM 32/102, 54/389, 95/120 e 43/359; avanço de sinal luminoso - JUTACRIM 41/258, 51/403, RT 515/390; marcha à ré - RJD 13/68 e JTACrimSP 36:224; motorista cansado, exaurido ou em estado de sonolência - RT 526/377, JUTACRIM 55/302 e RT 692:292 e 293; pilotagem em ziguezague - JUTACRIM 21/245, 23/280, 25/298 e 39/16; ultrapassagem pela direita - JUTACRIM 85/337; ultrapassagem perigosa - JTACrimSP 40:140; ultrapassagem em local inadequado - JTACrimSP 38:185; e subida em passeio - JUTACRIM 25/286 (ob. cit., págs. 180/7 e ob . cit., págs. 125/7, respectivamente).

XXI

Propositadamente, o término da exposição sobre a figura contravencional da direção perigosa está reservado para proceder-se ao destaque da embriaguez ao volante - em opção que compartilha a preocupação externada pela doutrina com a gravidade e a freqüência da infração (JOSÉ FREDERICO MARQUES, ob. cit., pág 274 - "Uma das infrações mais graves que se possa cometer, em

matéria de trânsito, pelos perigos que apresenta no tocante à incolumidade penal ..."; HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, artigo citado, pág. 29 - "É inegável que o álcool está presente em elevadíssima percentagem de acidentes de trânsito, como revelam as estatísticas, constituindo sério problema criminológico"; JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, artigo citado, pág. 315 - "Merece destaque e menção especial, pela gravidade de que se reveste e pela constrangedora freqüência com que se constata, incidir na mesma prática contravencional o motorista que dirige embriagado."; e WLADIMIR VALLER, ob. cit., pág. 683 - "A mais freqüente forma de direção perigosa de veículo e, indiscutivelmente, a mais perigosa delas, é a embriaguez ao volante.").

Claro, quer no campo doutrinário, quer no jurisprudencial, a mesma questão se tem posta a respeito do enquadramento da embriaguez ao volante na norma contravencional da direção perigosa: indagação a que se dá resposta afirmativa, se se considera o próprio ato do agente embriagado (infração de perigo abstrato) e resposta negativa, se dele não resulta perigo concreto.

WALDIR DE ABREU, coerentemente, admitiu, para a hipótese, que "a embriaguez comprovada ao volante constitui um perigo concreto, enquanto perdure, contra a segurança do próprio motorista e contra também, a alheia, a menos circule ele desacompanhado e em via pública deserta". (ob. cit., pág. 177); e VICENTE GRECO FILHO, embora reconhecendo a prevalência jurisprudencial da orientação contrária - "aquele que dirige em estado de embriaguez por essa circunstância apenas, pratica a contravenção"- , não vislumbrou comprometimento à sua posição: "A direção em estado de embriaguez caracteriza a contravenção, independentemente de serem identificadas pessoas em perigo, mas desde que as vias públicas sejam, segundo o que ordinariamente acontece, de trânsito normal de pessoas ou veículos."(ob. cit., pág. 79).

De resto, é bom recordar que é antiga a orientação preponderante da jurisprudência, no sentido de que a embriaguez, só por si, tipifica a contravenção - em 1979, proclamava GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO que tranqüilo era o entendimento pretoriano ("No que se refere à direção perigosa por força da embriaguez ao volante remansada é a jurisprudência. Basta a certeza da embriaguez para que a contravenção se faça presente", artigo citado, pág. 292); de forma idêntica o fez em 1992, JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, tomando como referência o Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo (artigo citado,pág. 315); e, atualmente, é o que documentam ALBERTO SILVA FRANCO e outros, e DAMÁSIO E. DE JESUS (ob. cit., pág. 173 e ob. cit., pág. 124/5).

A par dessa dualidade conceitual, é preciso considerar que, no concurso entre a contravenção do art. 34 e a do art. 62 ("Art. 62. Apresentar-se publicamente em estado de embriaguez, de modo que cause escândalo ou ponha em perigo a segurança própria ou alheia: Pena - prisão simples, de 15 (quinze) dias a 3 (três) meses, ou multa".), esta resulta absorvida por aquela - como registra a jurisprudência (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, e DAMÁSIO E. DE JESUS, ob. cit., pág. 277 e ob. cit., pág.209) e anota a doutrina ("se a embriaguez foi a causa do perigo gerado na direção de veículo". - VICENTE GRECO FILHO, ob. cit., pág. 84).

WALDYR DE ABREU, contudo, aceita a possibilidade da tipificação da contravenção prevista no art. 62, mas assinala que "nas ocasiões quase inocorrívels, em que o motorista embriagado esteja desacompanhado, em via pública no momento sem trânsito e se admita não ter havido risco à segurança alheia, pelo menos, estará em perigo sua própria segurança." (ob. cit., pág. 178).

É cediço que o direito positivo brasileiro, ao contrário dos vários sistemas de direito comparado (VALDIR SZNICK, ob. cit., pág. 192), não consagra taxa-limite da alcoolemia no sangue, a partir da qual se caracterizaria a embriaguez.

À luz do acervo normativo do trânsito, contudo, encontra-se vigente a Resolução nº 737, de 12 de setembro de 1989, expedida pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que estabelece:

> " Art. 1º As autoridades de trânsito ou os seus agentes, quando em campanha educativa para a segurança do trânsito, ou em outras quaisquer atividades rotineiras de fiscalização de trânsito, que visem ao cumprimento da legislação respectiva, coibir abusos ou evitar acidentes, poderão submeter os condutores de veículos automotores ao teste do aparelho de ar alveolar (bafômetro) ou a outros quaisquer meios técnico-científicos, particularmente a exame médico, que possam comprovar o teor alcoólico no sangue ou no ar expelido pelos pulmões.
>
> Parágrafo único. Quando houver acidente de trânsito com vítimas, a autoridade policial deve, obrigatoriamente, submeter os motoristas envolvidos à dosagem de embriaguez alcoólica.
>
> Art. 2º Fica estabelecido que a concentração de oito decigramas de álcool por litro de sangue, ou de 0,4 mg por litro de ar expelido dos pulmões, comprovam que o condutor de veículo se acha sob influência do estado de embriaguez alcoólica.
>
> Parágrafo único. O teste com o aparelho sensor de ar alveolar (bafômetro), o

exame clínico, com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador, ou outros quaisquer meios técnico-científicos que possam certificar o teor alcoólico constituirão **provas para todo e qualquer efeito.**

Art. 3º Ao condutor que for encontrado dirigindo em estado de embriaguez alcoólica comprovada, aplicar-se-á **multa** do grupo I prevista no Código Nacional de Trânsito, **apreendendo-se-lhe** a Carteira Nacional de Habilitação e o veículo.

§ 1º A apreensão da Carteira se dará contra recibo, por decisão fundamentada da autoridade de trânsito.

§ 2º O veículo será liberado logo após cumprimento das exigências legais.

§ 3º Face a apreensão, o **direito de dirigir** será **suspenso** pelo prazo de 1(um) a 12 (doze) meses.

Art. 4º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a **Resolução nº 476/74.**" (in D.O. de 28.12.89, pág. 24.603).

GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO, sob a égide da **revogada** Resolução nº 476, de 20 de junho de 1974, versou o tema, deixando consignadas estas observações:

" Não há dúvida, portanto, de que a **taxa de alcoolemia** fixada para o Brasil, como aliás para muitos outros países, é de 8 **dg** de álcool por litro de sangue.

A fixação dessa porcentagem tem **repercussão** tanto no campo administrativo como no **terreno penal**, sendo de se **desprezar**, portanto, **qualquer** orientação que aceite **inexistir** embriaguez com a taxa de 0,8%." (**Algumas Notas a Respeito da Embriaguez ao Volante**, in Revista dos Tribunais, vol. 500, pág. 423).

" Já demonstramos em artigo intitulado "Algumas notas a respeito da embriaguez ao volante", divulgado na reunião de fundação do Centro de Intercâmbio de Estudos de Trânsito, que no **sistema brasileiro**, para **capitular a infração de trânsito basta ser encontrada a taxa de alcoolemia estabelecida pelo CONTRAN**, sendo dispensável a exteriorização de sinais de embriaguez manifesta. A esse propósito, portanto, a legislação brasileira é igual à do regime francês." (**Embriagado ao Volante**, in Julgados do Tribunal de Alçada Criminal de São Paulo, vol. 48, pág. 19).

Diversamente, a **jurisprudência** tem-se pronunciado a respeito da **caracterização** da embriaguez - e **reconhecido** a prática da contravenção de direção perigosa - com **base em variadas** taxas de alcoolemia no sangue.

Ilustrativa, portanto, a **avaliação** de WALDYR DE ABREU, que, em **1988**, ao considerar "hesitante" o desempenho jurisdicional quanto à **fixação** do grau de alcoolemia, **ressalvava** o entendimento da "**esclarecida Justiça de Alçada Criminal paulista**" - "Pela **suficiência** da percentagem de 1/1000". (**ob. cit.**, pág. 182/3).

Os julgados coligidos por ALBERTO SILVA FRANCO e outros mostram, todavia, que a questão, mesmo no próprio Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, **está longe** de pacificar-se, pois o estado de embriaguez **também já** se positivou - **além** do referido índice que atinja ou exceda a **alcoolemia 1,0 G/L** no sangue (JUTACRIM 38/242 e 81/391) -, com o acolhimento do **superior a 2cm3** por litro de sangue (JUTACRIM 19/56); do **superior a 1,5 cm3** por litro de sangue (JUTACRIM 50/212); de **2,8 cm3** de álcool etílico por 1.000 cm3 de sangue (JUTACRIM 52/208); de **2,8 g** de álcool etílico por grama de sangue (JUTACRIM 52/377); de **1,6 cm3** de álcool etílico por 1.000 cm3 de sangue (JUTACRIM 77/288); de concentração **igual** ou **superior a 2,80 cm3** de álcool por litro de sangue (JUTACRIM 31/215); **entre 1,60 e 3,00 cm3** de álcool etílico por litro de sangue (JUTACRIM 48/379); e de **2,6 gl** no sangue (JUTACRIM 86/240) (**ob. cit.**, pág. 175/6).

Ademais, não se deve desconhecer o **significado** de uma última e incontestável **realidade**, a que, na caracterização da embriaguez, **também dá relevo** a **jurisprudência** do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo: a da **atuação diferenciada** do álcool de **pessoa a pessoa**, para a **definição** de sua **influência** na capacidade de dirigir.

Nesse tocante, são dignos de nota, igualmente - ainda segundo o levantamento realizado por ALBERTO SILVA FRANCO e outros, estes julgados:

" O fato de dirigir o motorista embriagado seu veículo na via pública, por si só, não caracteriza a contravenção do art. 34 da própria lei. Como é **sabido**, as **pessoas** reagem **diferentemente** aos estímulos alcoólicos e, assim sendo, **não basta** o simples comprovante técnico da existência etílica no sangue para que se tenha perfeccionada a contravenção do art. 34." (RT 525/362).

"É **indispensável** ao reconhecimento da infração do art. 34 da LCP em razão de pilotagem em estado de embriaguez, aparecer **cristalina** a situação etílica do acusado. **Impõe-se** a solução, porque, como é de **conhecimento cediço**, a ação do álcool no

sangue varia de pessoa a pessoa, sendo seus efeitos aleatórios e de modo particularíssimo." - JUTACRIM - 35/253).

"Em tema de contravenção do art. 34 da lei especial, a simples verificação de embriaguez meramente incipiente não basta à condenação, eis que a percentagem alcoólica pode variar de indivíduo para indivíduo e, mesmo com idêntico indivíduo, tal seja a natureza da bebida, as condições metabólicas do paciente e outras circunstâncias, bem assim o espaço de tempo entre a ingestão e o fato." (JUTACRIM 44/172).

"Como a capacidade de resistência ao álcool varia de pessoa para pessoa, o fato por si só, de ser encontrada a presença, ainda que considerável, de álcool no sangue do motorista, não autoriza, a bem da verdade, a conclusão de que ele, no momento do acidente, encontrava-se embriagado." (JUTACRIM 49/385) (ob. cit., págs. 174/5).

Enfatizada, de início, a ausência de fixação legal de taxa de alcoolemia, e, em seguida, a variação dos efeitos do álcool - de pessoa a pessoa, a melhor compreensão do ilícito contravencional não se resolve sem a abordagem do tema pertinente à prova da embriaguez.

Importa, pois, completá-la com a reprodução do estudo de JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, onde se contêm os pontos fundamentais da questão:

"A embriaguez pode ser constatada de diversas formas, desde o tradicional exame de sangue para a dosagem alcoólica, quanto pelo famoso bafômetro, estudos científicos demonstrando que no ar expirado também se concentra e é detectável o álcool ingerido e finalmente também pelo exame clínico do acusado, hipótese em que serão considerados sua marcha, reflexos, coordenação motora, capacidade de orientação, fala etc.

Inexistem em Direito Penal e Judiciário Penal provas que prevaleçam aprioristicamente uma sobre as outras.

Nessa matéria, é certo, o exame químico-toxicológico conduzido com rigor científico, tende a merecer maior credibilidade, mas nada impede, em absoluto, se conclua pela presença de embriaguez, tendo como base tanto a análise dos resultados colhidos com o auxílio do "bafômetro", quanto em simples exame clínico, desde é claro, que estejam fundamentadas as respectivas conclusões". (artigo citado, pág. 315).

Em termos da idoneidade da prova, adverte WALDYR DE ABREU que indicador da "embriaguez mais leve" não o pode propiciar o exame clínico, mas, sim, a dosagem alcoólica no sangue, urina, saliva e respiração - podendo a correlação entre os resultados das três últimas revelar, "com boa aproximação", a primeira, acaso não exigida por lei a submissão ao exame (ob. cit., pág. 183).

Esses relevantes elementos reunidos da doutrina são plenamente ajustáveis à jurisprudência do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, que, a propósito da questão probatória, tem acentuado que: "... não há negar ebriedade se os expertos atestam a existência de sintomas clínicos tais como: faces congestas, pele úmida, sudação abundante, excitação visível, fala abundante e ruidosa com dificuldade na articulação das palavras, marcha cambaleante, pulso rápido, pupilas dilatadas e hálito etílico. (JUTACRIM 28/175); "O exame clínico para verificação da embriaguez é prova de valor relativo" (JUTACRIM - 46/350 e RT 429/430); "Prova de ebriedade não se faz tão-só através de dosagem alcoólica, podendo a situação ser apurada também por exame clínico e por outros dados, como, por exemplo, motricidade Rosemberg, psiquismo, funções vitais, etc, do examinado" (JUTACRIM 55/284 e RJD 10/66) (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 189/90).

Mas, é preciso acrescentar, à guisa de importante informação, a orientação jurisprudencial que tem ressaltado a admissibilidade e a eficácia da prova testemunhal:

"O diagnóstico da embriaguez não é feito apenas pelo exame de dosagem alcoólica, mas também pela observação comum, pois a prova testemunhal pode retratar não só o estado do indivíduo, como também sua conduta e condições do local do evento" (RJD 9/136);

"A melhor prova no estado de embriaguez é a testemunhal, já que as testemunhas informam com segurança as condições físicas do indivíduo embriagado, muito conhecidas pelo andar inseguro e palavras incoerentes e confusas." (JUTACRIM 11/180); e

"Exame de dosagem alcoólica não é a única prova que se admite para averiguação de ebriedade em direção de veículo ou de embriaguez contravencional. Averiguação clínica ou idôneos elementos testemunhais podem suprir o referido exame" (JUTACRIM 54/186) (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., págs. 189/90).

Por fim, parece oportuno registrar que, para o problema - de não menor importância - alusivo à **influência das drogas na capacidade de dirigir**, o que **mais** se sentiu despertado foi WALDYR DE ABREU, ao descrever, em relação ao estado de embriaguez, a seguinte **situação diversa**: "Sabe-se, porém, que a ação perturbadora **é mais rápida** e as drogas **mais difíceis** de detectar que o álcool. Quando o grau de alcoolemia é baixo e as perturbações nos condutores muito acentuadas, deve-se desconfiar da **ingestão simultânea** de alguma droga, advertem os técnicos do "Traffic Institute" de Illinois. Também assinalam quanto ao **efeito multiplicador** da ação sinergética na **mistura** álcool-droga. As drogas **não** são eliminadas pela respiração e só **difícil e demoradamente** detetadas nos exames de sangue." **(ob. cit.,** pág. 186).

XXII

Igual providência à que foi inserida ao final da exposição sobre o art. 32 da Lei das Contravenções Penais é de ser adotada para o **fecho** do exame da contravenção da direção perigosa de veículo - a de **adicionar**, paralelamente, as **propostas de infrações de trânsito**, sobretudo aquelas mais **graves e freqüentes**, encampadas pela Relatoria, no **Capítulo XV**, do seu **Substitutivo.**

E, diga-se, com **maior propriedade**, pois as **condutas** enquadráveis no **art. 34** da Lei das Contravenções Penais são passíveis de consubstanciar, **também**, violação às **"normas dos regulamentos de trânsito", sujeitando o agente-infrator**, a princípio, **à pena e às penalidades administrativas** (registre-se, ademais, como visto em relação ao simples **avanço de sinal** ou **excesso de velocidade** - desde que deles **não** resulte situação concreta de perigo à segurança alheia -, certa **hesitação** quanto à **própria definição** de algumas condutas: **se mera infração de trânsito, apenas**, ou, **contravenção penal.**).

Dentre as de **natureza GRAVÍSSIMA**, punidas com **multa** de valor correspondente a **180 UFIR** (art. 256, I), merecem **realce** os seguintes textos **originários** da Comissão Especial da Câmara dos Deputados, que foram **preservados** na sua íntegra:

> "Art. 164. **Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue**, ou de **qualquer substância entorpecente** ou que determine dependência física ou psíquica.
>
> .....
>
> PENALIDADE: **Multa (5 vezes) e suspensão do direito de dirigir.**
>
> ....."

> "Art. 172. **Disputar corrida** por espírito de **emulação.**
>
> .....
>
> PENALIDADE: Multa **(3 vezes).**
>
> ....."

> "Art. 173. **Promover**, na via, **competição esportiva**, eventos organizados, **exibição e demonstração de perícia** em manobra de veículo, ou dele **participar**, como **condutor**, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.
>
> .....
>
> PENALIDADE: Multa **(5 vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo.**
>
> .....
>
> Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos **promotores** e aos condutores **participantes."**

> "Art. 174. **Utilizar-se** de veículo, para, em via pública, **demonstrar** ou **exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem** ou **frenagem** com deslizamento ou arrastamento de pneus.
>
> .....
>
> PENALIDADE: Multa.
>
> ....."

> "Art. 185. Transitar pela **contramão de direção** em:
>
> .....
>
> **II** - via com sinalização ou regulamentação de **sentido único** de circulação.
>
> .....
>
> PENALIDADE: Multa."

> "Art. 207. **Avançar o sinal vermelho** do semáforo ou o de **parada obrigatória.**
>
> .....
>
> PENALIDADE: Multa."

> "Art. 217. Transitar em **velocidade superior** à máxima permitida para o local, medida por cronômetros ou registradores eletrônicos.
>
> I - em **rodovias**, vias de trânsito rápido e vias **primárias:**
>
> ....."

b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20%.

.....

PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir.

....."

E, das de natureza GRAVE, punidas com multa de valor correspondente a 120 UFIR (ART. 256, II), destaca-se esta proposição:

"Art. 193. Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança.

.....

PENALIDADE: Multa."

Vale recordar, sob a perspectiva da disciplina especial da penalidade da multa - em cujo âmbito se hierarquizam as infrações em quatro categorias (de natureza gravíssima, grave, média e leve - art. 256) -, que está preservada a estrutura básica dos novos critérios de aplicação progressiva.

Assim, "Se o infrator cometer a infração mais de uma vez no período de 12 (doze) meses, o valor da multa respectiva será multiplicado pelo número de infrações cometidas." (art. 256, § 3º).

E, consoante proposta de graduação de pontos, a ser necessariamente observada (gravíssima - 7, grave - 5, média - 4, e leve - 3 - art. 257), "Sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, será penalizado com uma nova multa no valor de 1000 (mil) UFIR". (art. 257, § 1º).

XXIII

Em matéria de agravamento da pena em segunda instância - fundado, tão-só, na necessidade de repressão e prevenção de futuros delitos -, o Min. FRANCISCO REZEK, no julgamento do HC 69.838 - DF, sob a sua relatoria (concedido, parcialmente, para reduzir a pena imposta ao paciente), assim se pronunciou:

"....."

Mas o que me parece mais que qualquer outra coisa motivar a impetração deste habeas corpus é o fato de que não temos ainda, no Brasil, uma consciência generalizada do fato de que os delitos culposos têm também sua reprimenda, e é de elevado interesse social que a tenham.

Claro que ninguém, dentro ou fora da comunidade jurídica, confunde crimes culposos com crimes dolosos. Não se cogita, no primeiro caso, de algo que desabone expressivamente a biografia das pessoas de bem. Não há premeditação criminosa. Há aquela negligência ou imprudência que, dentro do dia-a-dia, pode contaminar também as pessoas honestas. Isso, causando dano a outrem, merece reprimenda. É certo que os efeitos jurídicos são completamente diferentes daqueles que marcam os crimes dolosos. Não é por outra razão que estes se chamam meramente culposos, e produzem conseqüências bem mais brandas. Mas não me habituo com facilidade a essa ainda proverbial resistência, na sociedade brasileira, à idéia de que os delitos de trânsito devem ter sua repressão provida eficazmente pela justiça.

....."

(Segunda Turma, unânime, a 15.12.92, in R.T.J. 145/875-6).

Há, pois, para dar fecho à exposição sobre o estágio atual dos delitos de trânsito no direito positivo brasileiro, inestimável valia em examinar, ainda à luz da doutrina e da jurisprudência, a sistemática de aplicação das penas, consoante a nova Parte Geral do Código Penal de 1940, introduzida pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984.

O legislador de 1984, convém remarcar, fez opção cautelosa pelas tendências, sempre progressivas, da moderna Política Criminal, rendendo-se às alternativas penais à privação da liberdade, das quais sobressai a pena pecuniária, devidamente reabilitada como a principal sanção substitutiva das penas segregadoras por breve tempo.

A Parte Geral do Código Penal, na redação da Lei nº 7.209, de 1984, estabelece as espécies de pena, definindo-as como privativas de liberdade, restritivas de direito e de multa (art. 32, incisos I, II e III).

Inexiste inovação quanto às privativas de liberdade, que continuam a englobar as penas de reclusão e detenção (art. 33).

Conforme já mencionado, são detentivas as penas previstas para o homicídio culposo (de um a três anos - art. 121, § 3º) e a lesão corporal culposa (de dois meses a um ano - art. 129, § 7º).

Nesse domínio e para o objetivo colimado, basta que fique presente a precisa lição de JOSÉ FREDERICO MARQUES, ministrada a respeito do típico delito do automóvel:

"... é aquele em que esse veículo constitui a causa de danos, insegurança e perigo à incolumidade pessoal sem que esteja afastado de sua função normal de meio de transporte. Há assim, o delito do automóvel, o delito por meio do automóvel e o delito contra o automóvel.

Quem usa do automóvel, intencionalmente, para matar ou ferir alguém, não está praticando um "delito do automóvel ", mas servindo-se desse veículo para cometer um homicídio doloso, ou crime de lesão corporal também dolosa.

O crime típico do automóvel é o acidente do trânsito, isto é, o crime contra a vida ou a integridade física cometido culposamente." (ob. cit., pág. 242).

XXIV

As restritivas de direito compreendem a prestação de serviços à comunidade, a interdição temporária de direitos e a limitação de fim de semana (art. 43, incisos I, II, e III).

ALBERTO SILVA FRANCO, embora convencido da extrema relevância da iniciativa do legislador de 1984, logo opôs restrições à norma que veio a instituir a nova tipologia penal.

Em primeiro lugar, porque, exceção feita à interdição temporária de direitos, a prestação de serviços à comunidade e a limitação de fim de semana não se amoldam ao conceito de pena restritiva de direitos, ajustando-se "melhor" à idéia de alternativas penais que guardam, embora sem os mesmos inconvenientes, a natureza de penas privativas de liberdade ("Destarte, tanto a pena de prestação de serviços à comunidade como a de limitação de fins de semana não passam de novas formas de penas privativas de liberdade de curta duração, substitutivas das tradicionais." - Temas de Direito Penal (Breves Anotações sobre a Lei nº 7.209/84), Saraiva, São Paulo, 1986, pág. 133).

Em julgado recentíssimo do Supremo Tribunal Federal, colhe-se a conseqüência dessa justa observação: "A condenação do réu a pena de interdição temporária de direitos (CP, arts. 43, II, e 47) não enseja o cabimento de habeas corpus, ao contrário do que ocorre com a pena de prestação de serviços à comunidade (CP, arts. 43, I, e 46), que implica limitação à liberdade ambulatória do condenado" (HC 73.403-DF, relator o Min. OCTAVIO GALLOTTI, a 26.3.96, in Informativo STF, nº 25).

A par da diferença conceitual - e excepcionada, mais uma vez, a interdição temporária de direitos -, ALBERTO SILVA FRANCO mostrou-se incrédulo quanto à executoriedade das penas de prestação de serviços à comunidade e de limitação de fim de semana (ob. cit., pág. 134), prognóstico pessimista esse que manteve no "Código Penal e sua Interpretação Jurisprudencial: "As penas restritivas de direitos, exceção feita à de interdição temporária de direitos, são de difícil implementação, máxime em face da precariedade do atual aparelhamento penitenciário. Embora tais penas dêem no momento um toque de certo irrealismo ao panorama penal brasileiro, devem ser estimuladas na sua implementação. É sempre preferível o pensamento um tanto utópico, porque criativo e perturbador, ao pensamento atado à realidade e, por isso, imobilista e sem objetivos." (pág. 599).

As penas restritivas de direito são autônomas e substituem as privativas de liberdade, reunidas as seguintes condições legais: ser a pena privativa de liberdade inferior a um ano - excetuado, expressamente, o crime culposo; ser o réu não reincidente; e ser suficiente, a substituição, para a reprovação e prevenção do crime (art. 44, incisos I, II e III).

Uma vez satisfeitos os requisitos legais, a substituição da pena privativa de liberdade não se erige em mera faculdade do juiz, mas , sim, em obrigação judicial, consoante proclama a doutrina (CELSO DELMANTO, ob. cit., pág. 71 - "... ela é direito subjetivo do réu, desde que este preencha todas as condições exigidas pela lei"; e DAMÁSIO E. DE JESUS, ob. cit., pág. 136), e consagra a jurisprudência dos Tribunais, até mesmo do Pretório Excelso (HC 72.842-1-MG, relator o Min. MARCO AURÉLIO, 2ª Turma, unânime, a 18.12.95, in Ementário nº 1821-02, fls. 205 - "Estabelecida pena privativa de liberdade inferior a um ano ou sendo o crime culposo, incumbe ao juízo o exame, de ofício, dos demais pressupostos autorizadores da substituição pela restritiva de direitos.").

No tema dos delitos de trânsito, assume particular relevo o requisito da suficiência da substituição, cujo reconhecimento provoca, necessariamente, a análise subjetiva da culpabilidade, dos antecedentes, da conduta social e da personalidade do condenado, bem como dos motivos e circunstâncias do crime (art. 44, III).

A esse respeito, anotou CEZAR ROBERTO BITENCOURT: "De todos os elementos relacionados no art. 59 para determinação da pena, somente "as conseqüências do crime" e o "comportamento da vítima" foram desconsiderados para a formação do juízo de suficiência. Aqui, como na suspensão condicional, o risco a assumir na substituição deve ser, na expressão de JESCHECK, prudencial, e diante de sérias dúvidas sobre a suficiência da substituição esta não deve ocorrer, sob pena de o Estado renunciar ao seu dever constitucional de garantir a ordem pública e a proteção de bens jurídicos tutelados." (Juizados Especiais Criminais e Alternativas à Pena de Prisão, Livraria do Advogado editora, Porto Alegre, 1995, pág. 201).

Registre-se, exemplificativamente, pronunciamento do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, positivando a insuficiência da substituição por

pena restritiva de direitos, indicada pelo exame das condições do inciso III do art. 44 do Código Penal:

> "Culpabilidade merecedora de maior reprovação. Réu que, na direção do veículo, agiu com desabrigada afoiteza. Conseqüências sérias (morte de seis pessoas) de sua conduta. Não cumpridas pelo réu as condições do inciso III do art. 44 do CP, incabível a substituição da pena detentiva por outra restritiva de direitos" - RJD 4/106 e BMJ 77/8 (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., págs. 603/4).

À inter-relação das penas restritivas de direitos com os delitos de trânsito tem pertinência, ainda, outro precedente do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, em que enfrentada a questão da substituição de pena corporal por obrigação de freqüentar curso do DETRAN:

> "Acidente de Trânsito - motorista apenado em multa e obrigação de freqüentar curso do DETRAN - Impossibilidade - Entendimento - "Nos casos de delitos culposos resultantes de acidente de trânsito em que é imposta ao motorista sanção corporal fixada no mínimo, é impossível a substituição de tal pena por multa e obrigação de freqüentar curso do DETRAN, vez que esta última não encontra amparo legal, por não se enquadrar dentre as penas restritivas de direito". (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 600).

De resto, no que toca à inarredável eqüivalência entre a duração das penas restritivas de direito e a da privativa de liberdade substituída, o Supremo Tribunal Federal, atendendo ao que prescreve o art. 55 do Código Penal, concedeu "habeas corpus", para corrigir evidente equívoco na fixação da pena substitutiva:

> "HABEAS CORPUS. SUBSTITUIÇÃO DA PENA PRIVATIVA DE LIBERDADE POR RESTRIÇÃO DE DIREITOS.
>
> I - Condenação a três meses de detenção, substituída por dois anos de serviços à comunidade. A duração da pena substitutiva deve equivaler à da substituída.
>
> .....
>
> Ordem parcialmente deferida, para atribuir à prestação de serviços duração idêntica à da detenção anteriormente arbitrada". (HC 66.759-7-MG, relator o Min. FRANCISCO REZEK, Segunda Turma, unânime, a 28.3.89, in Ementário nº 1541-1, fls. 99).

XXV

A prestação de serviços à comunidade - a primeira das penas restritivas de direitos - consiste na atribuição, ao condenado, de tarefas gratuitas, conforme as suas aptidões, junto a entidades assistenciais, hospitais, escolas, orfanatos e outros estabelecimentos congêneres, em programas comunitários ou estatais, devendo ser cumpridas, durante oito horas semanais, aos sábados, domingos e feriados ou em dias úteis, de modo a não prejudicar a jornada de trabalho (art. 46 e parágrafo único; pode assumir, igualmente, o caráter de condição para a suspensão da execução da pena - o chamado "sursis" simples, com natureza de pena efetiva - no primeiro ano do prazo - art. 78, § 1º - STF: HC 72.387-0-SP, relator o Min. SYDNEY SANCHES, Primeira Turma, unânime, a 15.8.95, in Ementário nº 1801-02, fls. 336; STJ: REsp 67.218-SP, relator o Min. ASSIS TOLEDO, Quinta Turma, unânime, in D.J. de 12.2.96, e REsp 67.060-8/SP, relator o Min. VICENTE LEAL, Sexta Turma, vencido o Min. LUIZ VICENTE CERNICCHIARO, in D.J. de 18.3.96).

"Esta sanção" - assinala CEZAR ROBERTO BITENCOURT - "representa uma das grandes esperanças penológicas, ao manter o estado normal do sujeito e permitir, ao mesmo tempo, o tratamento ressocializador máximo, sem prejuízo de suas atividades laborais normais. Contudo, o sucesso dessa iniciativa dependerá muito do apoio que a própria comunidade der à autoridade judiciária, ensejando oportunidade e trabalho ao sentenciado. As características fundamentais que o trabalho deve reunir são gratuidade, aceitação pelo condenado e autêntica utilidade social" (ob. cit., pág. 208).

A execução da pena de prestação de serviços à comunidade possui disciplina legal, na Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984 - que instituiu a Lei de Execução Penal -, prevendo, seu art. 148, a possibilidade de o juiz, em qualquer fase e motivadamente, alterar a forma de seu cumprimento, adaptando-a às condições pessoais do condenado e às características do estabelecimento, da entidade ou do programa comunitário ou estatal.

Nos incisos do art. 149, estabelece o diploma em exame a competência do Juiz da execução, para: "I - designar a entidade ou programa comunitário ou estatal, devidamente credenciado ou conveniado, junto ao qual o condenado deverá trabalhar gratuitamente, de acordo com as suas aptidões" ("Estabelecerá o magistrado", - anota JÚLIO FABBRINI MIRABETE - "dentro das disponibilidades que se lhe oferecem na comarca, um trabalho compatível com as atividades laborativas do condenado, em institutos oficiais ou entidades particulares (Legião Brasileira de Assistência, Associação de Pais e Amigos de Excepcionais, Associação de Assistência à Criança Defeituosa etc.)". - Execução Penal, 5ª edição, Editora Atlas S.A., São Paulo, 1995, pág. 359); "II - determinar a intimação do condenado, cientificando-o da entidade, dias e horário em que deverá cumprir a pena;" e "III - alterar a forma de execução, a fim de ajustá-la às modificações ocorridas na jornada de trabalho."

À beneficiária da prestação de serviços, por sua vez, cumpre, nos termos do art. 150, encaminhar, "mensalmente, ao Juiz da Execução, relatório circunstanciado das atividades do condenado, bem como, a qualquer tempo, comunicação sobre ausência ou falta disciplinar."

A propósito dos relatórios, vale transcrever a seguinte passagem da obra de JÚLIO FABBRINI MIRABETE:

> "Visa a medida possibilitar ao juiz o acompanhamento da execução e ao Ministério Público a sua fiscalização. A inexistência de fiscalização eficiente - a par de frustrar os objetivos colimados pelo legislador com a introdução do sistema penal brasileiro destas novas alternativas de pena - poderá comprometer a própria eficácia das decisões jurisdicionais do Estado. Por isso, deve manter a entidade uma estrutura administrativa suficiente para que examine a freqüência, horários de entrada e saída, desempenho e produtividade, e até o comportamento do condenado, dando conta de tudo ao juiz da execução. Poderá, ainda, sugerir modificação na forma de execução, com relação a dia e horário de trabalho, sempre no sentido de ajustar as necessidades do programa à função ressocializadora da execução da pena."(ob. cit., pág. 361).

Sabidamente, das perspectivas de consideração da prestação de serviços à comunidade, tem avultado a preocupação com a efetividade prática da pena, pois, no tocante à validade da alternativa penal, já se tornou vitorioso o reconhecimento de sua superioridade: ao mesmo tempo em que se reveste de caráter retributivo e atende à ressocialização do condenado, evita as desvantagens da pena privativa de curta duração.

JÚLIO FABBRINI MIRABETE compartilha dessa opinião majoritária, em decidida afirmação: "Trata-se, porém de pena amplamente aceitável, de um ônus para o condenado, e não de uma relação de emprego. Certamente, o sentenciado preferirá submeter-se a essa sanção, a afrontar a pena privativa de liberdade na qual o trabalho também é obrigatório. Essa pena atende às exigências da retribuição sem degradar ou corromper." (Manual de Direito Penal, vol.1, Editora Atlas S.A., São Paulo, 1995, pág. 269).

Não surpreende, portanto, que, no domínio da doutrina especializada sobre os delitos de trânsito, inexista acordo a respeito: enquanto que, para JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, "Das sanções penais, a mais construtiva e profícua será a de prestação de serviços à comunidade, alternativa salutar e útil, às penas privativas de liberdade" (estudo citado, conclusão nº 13, pág. 319), WLADIMIR VALLER registra que, na prática, "a cada dia mais se avolumam" as dificuldades para a substituição (ob. cit., pág. 622 - as principais, segundo CEZAR ROBERTO BITENCOURT, são as seguintes: "quais as instituições, programas comunitários ou estatais existentes na comunidade, bem como quais são as suas disponibilidades? Como se fará o acompanhamento, fiscalização e orientação do apenado que recebe essa sanção penal? Como será feito o controle das aptidões pessoais dos condenados para destiná-los às atividades correspondentes? O atendimento de todas essas delicadas questões demanda infra-estrutura e vontade política de realizá-las." - ob. cit., pág. 209).

Há, contudo, exemplos e dados concretos a considerar, relacionados à própria validade do substitutivo penal, que corroboram a opção de JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, e indicam que são perfeitamente superáveis os problemas de sua implementação - como estes colhidos, por periódico de São Paulo, de convênio que a Corregedoria dos Presídios do Estado firmou com a Secretaria Municipal da Família e Bem-Estar Social, e a Fundação do Desenvolvimento da Educação, órgão vinculado à Secretaria Estadual de Educação:

> "Um casal de idosos morreu no acidente, em 5 de fevereiro de 1988 ... e o oftalmologista Antônio Carlos ... é hoje uma das 600 pessoas condenadas a prestar serviços comunitários.
>
> Julgado na cidade em que ocorreu a colisão e condenado a 1 ano e 6 meses por duplo homicídio culposo (não intencional), Antônio Carlos afirma não estar arrependido de não ter recorrido da sentença. "O serviço que estou realizando neste pronto-socorro da periferia da Zona Sul é extremamente útil à coletividade ... Iniciada em 3 de fevereiro do ano passado, a sua pena se estenderá até 3 de agosto.
>
> .....
>
> Único a permitir que o seu nome fosse publicado, o confeiteiro Oliveira da Silva Custódio, de 30 anos, foi condenado a dois anos por homicídio culposo: atropelou e matou uma pessoa: vem prestando serviços, desde de 18 de dezembro do ano passado, como recepcionista de pronto socorro. A pena se estenderá até 13 de junho.
>
> Motorista de carro-forte, Valdir, de 40 anos, estava em excesso de velocidade, em 2 de dezembro de 1991, quando atropelou um indigente ... Valdir começou no dia 18 o trabalho não remunerado em um hospital do Jaguaré...

.....

Os sentenciados são mandados para **hospitais, pronto-socorros, creches, parques, estádios, centros esportivos e oficinas especializadas** - todos **municipais.** E realizam tarefas como **serviços de escritório, serviços gerais de limpeza, recepção, zeladoria, manutenção** (carpintaria, jardinagem, pintura, instalações elétricas e hidráulicas e alvenaria), **auxiliar de enfermagem e telefonia.** Pessoas com **formação universitária** - médicos, engenheiros, arquitetos e advogados, entre outros - prestam serviços em suas **áreas específicas.**

De **26 de junho de 1989 a 31 de dezembro** do ano passado, o **Programa de Atendimento a Sentenciados Judiciais** atendeu **2.183** condenados. Desses, 63% **(1.367)** cumpriram a pena e 26% **(574)** não, por motivos diversos: evasão, problemas de saúde, gravidez, mudança de cidade, falta de disciplina e prisão pela autoria de outro crime.

Quanto ao **sexo,** 87,3% são homens e 12,7% mulheres. Em relação à **idade,** 21,2% têm entre 18 e 25 anos; 18,3% de 26 a 30; 38,2% de 31 a 40; e 16,9% de 41 a 50.

Quanto à **escolaridade,** 47,9% dos sentenciados têm o 1º grau incompleto; 16,9%, o 1º grau completo; 21,2%, o 2º grau incompleto; e 7%, o 2º grau completo. Cinco por cento possuem curso superior e 2% são analfabetos. Em relação aos **delitos, 24,38%** foram condenados por **lesão corporal culposa;** 21,16% por furto: **9,03% por homicídio culposo;** 7,74% por uso de drogas; 6,58% por roubo; e 6,25% por estelionato." (Diário Popular, **Trabalhar na Comunidade Vira Sentença para 600 Condenados,** edição de 25.2.96, pág. 20 - **animador,** também, o depoimento que CEZAR ROBERTO BITENCOURT presta sobre os **excelentes** resultados de projeto piloto, implantado, em **1986,** na cidade de Porto Alegre: "A **estruturação** do sistema, por se tratar de uma comarca de grande porte, não avulta economicamente, comparando-se com o custo que representam os réus presos. Mais de **mil sentenciados** já testaram referido projeto com **absoluto sucesso.** Há notícias de que alguns continuam voluntariamente na **mesma** instituição, **após** o cumprimento da pena. A experiência **pioneira** de Porto Alegre tem o **mérito** de comprovar, como já pensava Roxin, que os **problemas organizacionais são superáveis,** e a referida sanção é **perfeitamente aplicável** - **ob. cit.,** pág. 209).

No plano **jurisprudencial,** cabe colacionar entendimento unânime da **Primeira Turma** do Supremo Tribunal Federal, que não admitiu, como **objeto material** da pena de prestação de serviços à comunidade, a **doação,** pelo **condenado** ou por **outrem,** de seis litros de **sangue** (HC 68309-6/130 - DF, relator o Min. CELSO DE MELLO, a 27.11.90).

A consulta à R.T.J. 133/1259 permite conhecer o inteiro teor do v. acórdão, que, na matéria, assim está ementado:

> "HABEAS CORPUS - PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS À COMUNIDADE - **DOAÇÃO DE SANGUE - IMPOSSIBILIDADE** - PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL DA INTRANSMISSIBILIDADE DA PENA - ORDEM **CONCEDIDA.**
>
> .....
>
> - A prestação de serviços à comunidade constitui **sanção** jurídica revestida de **caráter penal.** Trata-se de medida alternativa ou substitutiva da pena privativa de liberdade. Submete-se, em conseqüência, ao **regime jurídico-constitucional das penas** e sofre **todas** as limitações impostas pelos **princípios** tutelares da liberdade individual.
>
> - A **exigência judicial de doação de sangue** não se ajusta aos **parâmetros conceituais,** fixados pelo ordenamento positivo, pertinentes à própria inteligência da expressão legal "prestação de serviços à comunidade", cujo **sentido,** claro e inequívoco, veicula a idéia de **realização,** pelo próprio condenado, de **encargos de caráter exclusivamente laboral.** Tratando-se de exigência **conflitante** com o **modelo** jurídico-legal **peculiar** ao sistema de penas alternativas ou substitutivas, não há como prestigiá-la e nem mantê-la.
>
> - A **intransmissibilidade da pena** traduz postulado de **ordem constitucional.** A sanção penal não passará da pena do delinqüente. **Vulnera** o princípio da incontagiabilidade da pena a decisão judicial que permite ao condenado fazer-se substituir, por **terceiro** absolutamente

estranho ao ilícito penal, na prestação de serviços à comunidade."

E, do Tribunal de Alçada do Estado de Minas Gerais, conhecido julgado que, sob a égide da Carta revogada, considerou inconstitucional a prestação de serviços em templo religioso, com a seguinte ementa:

> "Prestação de serviços à comunidade - Templo religioso - Inconstitucionalidade "Ainda que provada a culpa e condenado o réu, ao juiz não é permitido obrigá-lo a prestar serviço em templo religioso, sendo tal determinação manifestamente inconstitucional, pois a liberdade de prestar culto é garantia individual assegurada pela CF em seu art. 153, § 5º" (RT 620/353).

XXVI

Três são as penas de interdição temporária de direitos: a proibição do exercício de cargo, função ou atividade pública, bem como de mandato eletivo; a proibição do exercício de profissão, atividade ou ofício que dependam de habilitação especial, de licença ou autorização do poder público; e a suspensão de autorização ou de habilitação para dirigir veículo (art. 47 incisos I, II, III).

Em lições genéricas sobre essa inovação da Lei nº 7.209, de 1984, tem a doutrina ressaltado a sua origem ("... as interdições de direito eram penas acessórias, isto é, só aplicáveis juntamente com uma pena principal. A reforma penal de 1984 aboliu algumas delas, modificadas, como penas restritivas de direitos - na espécie interdição temporária de direitos - e outras como efeitos extrapenais específicos da condenação" - CELSO DELMANTO, ob. cit., pág. 74), e a sua significativa singularidade, por ser a única, entre as penas restritivas de direito, que traduz, efetivamente, limitação à capacidade jurídica do condenado (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 610).

Evidentemente, no que interessa à problemática dos delitos de trânsito, será necessário, apenas, dar contorno nítido, em seu alcance e conteúdo, à última das interdições previstas no art. 47 - "suspensão de autorização ou de habilitação para dirigir veículo".

De pronto, cabe ter presente o texto expresso do art. 57 do Código Penal, que reserva a incidência substitutiva da interdição em causa, exclusivamente, aos "crimes culposos de trânsito", limitação essa dispensável, no entendimento de ALBERTO SILVA FRANCO e outros, "visto que "a suspensão de autorização ou de habilitação para dirigir veículo" só poderia ser apropriadamente aplicada em relação a fatos criminosos daquela espécie." (ob. cit., pág. 662).

De qualquer modo, cumpre entender a limitação do art. 57 nos seus devidos termos, não sendo suscetível de acolhida a exegese que dela pretenda extrair a conseqüência de que a substituição penal, nos crimes culposos de trânsito, se esgota, forçadamente, na suspensão da habilitação para dirigir veículo.

Daí, a observação de CELSO DELMANTO, ao acentuar a possibilidade de outra substituição, a partir da redação defeituosa do preceito penal em questão: "A interdição prevista no art. 47, III, e aqui referida, não é a única substituição possível nos crimes de trânsito. Caberá, também, a substituição por pena de multa, caso a pena privativa de liberdade que se vai substituir não seja superior a seis meses (CP, art. 60, § 2º)." (ob. cit., pág. 86).

E a idêntica diretriz ("Não se pode extrair do artigo em exame - a conclusão de que, nos crimes culposos de trânsito, quando o juiz optar pela substituição da pena privativa de liberdade, igual ou superior a um ano, por duas penas restritivas de direito exequíveis simultaneamente, uma delas terá forçosamente de ser a do art. 47, III do CP. O texto legal não comporta tal entendimento, e o juiz, por ele, não fica limitado em suas alternativas de punição."), somam ALBERTO SILVA FRANCO e outros o respaldo de precedentes do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, dos quais, a título exemplificativo, se destacam os seguintes:

> "O art. 57 do CP não obriga a que, nos crimes culposos de trânsito, a pena substitutiva da privação da liberdade seja sempre a de suspensão da habilitação para dirigir veículo, vedando - isso, sim - que essa restrição de direito possa ser imposta a outros delitos que não ao daquela natureza" - JUTACRIM 88/385.
>
> "Substituição da pena privativa de liberdade pela pecuniária. Pena Privativa de liberdade não superior a dois meses - Crime culposo de trânsito - Possibilidade - Inteligência do art. 57 do CP - "A regra do art. 57 do CP visa limitar a aplicação da interdição temporária de direitos aos crimes automobilísticos culposos (cf. Damásio Evangelista de Jesus, Comentários ao Código Penal, vol. 2º, pág. 601; e Paulo José da Costa Júnior, Comentários ao Código Penal, Parte Geral, pág. 307). Destarte a norma que obvia aplicabilidade da suspensão de autorização ou de habilitação para dirigir veículos aos fatos criminosos estranhos aos "crimes culposos de trânsito" erige-se como mais uma variante no leque aberto ao Juízo sem afastamento da vertente vinculada à sanção pecuniária - RJD 6/125 (ob. cit., pág. 662).

De outro lado, é de ver-se que a interdição referente à "suspensão de autorização ou de habilitação para dirigir veículo", pena substitutiva pelo mesmo prazo, da detenção por crime culposo (arts. 47, III, e 57), não se confunde, em absoluto, com "a inabilitação para dirigir veículo, quando utilizado como meio para a prática de crime doloso", efeito específico, permanente, da condenação, que demanda declaração judicial motivada (art. 92, III).

Esse, basicamente, o alcance da nova disciplina introduzida pela reforma penal de 1984, o qual, todavia, foi questionado por JÚLIO FABBRINI MIRABETE, que, no seu "Manual", o considerou tímido, em relação, justamente, à elevada incidência dos crimes culposos de trânsito, porquanto, "Nas hipóteses mais graves, como os casos de reincidência, embriaguez ao volante, "rachas" (disputas de corridas com veículos em vias públicas) etc., exigir-se-ia até a cassação da habilitação para dirigir veículo cumulativamente com a pena privativa de liberdade." (ob. cit., pág. 272).

Num segundo passo, afigura-se de bom conselho distinguir, conceitualmente, a "autorização" da "habilitação" para dirigir: a diferença está assentada, por força do Código Nacional de Trânsito, referindo-se aquela à condução de veículos de propulsão humana ou de tração animal (art. 65, § 1º), e esta, à de veículo automotor, conferida ao "candidato aprovado em exame de habilitação". (art. 66).

Assim, como adverte a doutrina (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 611; e JÚLIO FABBRINI MIRABETE, in Manual ..., pág. 272), e proclama a jurisprudência (DAMÁSIO E. DE JESUS ob. cit., pág. 140), não se encontra dificuldade para perceber, com clareza, que a interdição do inciso III do art. 47 do Código Penal não pode substituir a pena privativa de liberdade em duas hipóteses: se o motorista não estiver autorizado ou habilitado por ocasião da prática do crime, ou se, após o fato, mas antes da sentença, diligenciou a sua habilitação legal.

Outro aspecto da aplicabilidade da pena de interdição aos delitos culposos de trânsito associa-se ao conceito de "veículo", que foi realçado por CELSO DELMANTO: para o efeito da substituição penal, caracterizam-se os automotores ou elétricos - ônibus, trólebus, bondes, automóveis, caminhões, motocicletas -, excluídos os de propulsão humana ou tração animal, bem como as embarcações e as aeronaves (ob. cit., págs. 75 e 142).

E a exposição da interdição específica se conclui com o envolvimento de um último problema - o da legitimidade da sua escolha para substituir a pena privativa de liberdade imposta a motorista profissional.

ALBERTO SILVA FRANCO admite que, em relação aos profissionais, a pena da interdição de direito encerra tratamento desigual e injusto, assumindo caráter retributivo bem mais acentuado: "Com efeito, enquanto estes são direta e imediatamente afetados com a pena de interdição pois ficam, na prática, impossibilitados do exercício profissional, os motoristas de fins de semana sofrem uma sanção punitiva de menor efeito uma vez que não dependem da circulação do veículo para seu sustento pessoal ou familiar". (ob. cit., pág. 151).

JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, ao contra-indicar a pena substitutiva da interdição temporária de direitos para os delitos de trânsito, sustentou, secundariamente, a sua incompatibilidade, em determinadas "situações odiosas", com o direito individual assegurado no art. 5º, XIII, da Constituição da República (em primeiro lugar, para embasar a conclusão de que "Não é a mais interessante e deve merecer cuidadosa análise por parte do Julgador", alude a fator extrajurídico, mas de inegável relevância: a dificuldade de sua fiscalização).

É o caso, por exemplo, no seu entender, do motorista profissional, impedido de prover à sua própria subsistência, no qual a substituição padece do vício de inconstitucionalidade, por "ir além da vontade da lei".

Relator de acórdão unânime do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, ponderou:

> "As penas restritivas de direito, nem por mais benéficas, perdem o caráter aflitivo, impostas que são por infrações de normas penais. Bem por isso devem também ser individualizadas, adequando-as o Juiz ao delito e ao delinqüente. É insustentável, assim, impor a motorista profissional a pena restritiva de direitos de ficar um ano sem dirigir, por obrigá-lo a mudar de profissão, impedindo-o de exercer atividade lícita, o que a lei não admite". - Julgados 94/242 (artigo citado, pág. 317).

Instaurando a divergência com esse entendimento, JÚLIO FABBRINI MIRABETE externou o ponto de vista de que, "Na verdade, a substituição da pena privativa de liberdade por suspensão de autorização ou habilitação para dirigir não é inconstitucional (no caso de ser executada a primeira, também estaria o condenado impossibilitado de exercer sua profissão)", mas, sim, meramente "desaconselhável": "... nessa hipótese, deve-se optar pela substituição por outra pena restritiva de direito ou, conforme o caso, conceder-se a suspensão condicional da pena. A inabilitação deve ficar reservada aos casos mais graves e para motoristas recalcitrantes no cumprimento das regras de trânsito" (Manual citado, pág. 272).

Note-se, ademais, que essa segunda compreensão do problema encontra apoio em consistente linha jurisprudencial, adotada, até mesmo, pelo Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, de que são mostras expressivas os seguintes acórdãos, coligidos por ALBERTO SILVA FRANCO e outros:

"Em tema de crime culposo de trânsito, a substituição da pena privativa de liberdade pela restritiva de direito - suspensão de habilitação para dirigir veículo automotor - deverá ser adequadamente justificada e fundamentada, pois, convém destiná-la exclusivamente às hipóteses mais graves ou aos casos de manifesto desajustamento às normas de circulação viária". - RT 631/320 e JUTACRIM 99/165.

"Sendo o apelante motorista profissional e não se tratando de imprudência com dano irreversível, a interdição temporária para dirigir veículo, art. 47, III, do CP, não é a solução que se recomende, sendo melhor a substituição pelo sursis". - BMJ 82/11 e RJD 7/134.

"A substituição da pena detentiva pela suspensão da habilitação para dirigir veículo é aplicável nas hipóteses de réu reincidente na prática de crime culposo de trânsito de réu condenado pelo mesmo crime ao dirigir embriagado e na hipótese de culpa grave". - RTJE 99/203.

"Suspensão de habilitação para dirigir veículo - Deve ser reservada para os casos em que o motorista se mostre recalcitrante no cumprimento das regras de trânsito, revelando-se ademais desaconselhável quando o acusado é motorista profissional, porque, nesse caso, a substituição da pena privativa de liberdade implica impedimento de exercício de profissão, ferindo os interesses sociais e é, no mínimo, de duvidosa constitucionalidade". - RT 681/390.

"Lesões corporais culposas - Suspensão da habilitação - Desnecessidade - É demasia a suspensão da habilitação a privar o réu de locomover-se de automotor, quando deste necessita para seu trabalho, máxima sendo ele primário e solícito ao atender a vítima, procurando minorar os males decorrentes da colisão". - TACRIM - SP - AC 757.289.

"A suspensão da habilitação para dirigir, na prática, se constitui em pena grave. Essa modalidade de sanção penal deve ficar reservada às hipóteses em que o réu obrou com culpa grave, às hipóteses em que o crime de trânsito foi perpetrado estando o motorista embriagado ou às situações de reincidência na prática do mesmo delito. Como nenhuma dessas hipóteses se verifica, pode-se concluir pela inadequação da pena aplicada". - RTJE 97/205 (ob. cit., pág. 614).

Resta pendente de registro a possibilidade de conversão da pena de interdição (da suspensão de autorização ou de habilitação para dirigir veículo) em privativa de liberdade, nas hipóteses gerais de sobrevinda de nova condenação, por outro crime, a pena privativa de liberdade sem sursis e na de seu injustificado descumprimento (art. 45, incisos I e II).

Do exame do art. 154 e § 2º da Lei de Execução Penal se verifica que, ao juiz de execução, incumbe: comunicar à "autoridade competente" - diretor da repartição encarregada do trânsito no Estado, como observa JÚLIO FABBRINI MIRABETE (ob. cit., pág. 368) - a aplicação da pena de interdição temporária da suspensão de habilitação para dirigir veículo; e determinar a intimação do condenado e a apreensão dos documentos, que autorizam o exercício do direito interditado.

Cumpre não desconhecer, neste ponto, o entendimento sustentado por JÚLIO FABBRINI MIRABETE, no sentido de que é ampla a interdição - "para dirigir qualquer veículo e, dessa forma, o condenado por crime culposo praticado com automóvel está impedido também de dirigir motocicleta, trator, embarcação etc". (ob. cit., pág. 369).

De seu turno, a autoridade de trânsito, conforme o texto expresso do caput do art. 155 do mesmo diploma legal, deverá comunicar, imediatamente, ao juízo da execução o descumprimento da pena, providência essa que o seu parágrafo único também faculta a "qualquer prejudicado".

É de fácil ilação a linha inspiradora da previsão legal dessa comunicação ao Juiz da execução - obrigatória e imediata, pela autoridade de trânsito, e facultativa, por qualquer prejudicado.

Com efeito, além da causa genérica de conversão já aludida, a do inciso II do art. 45 do Código Penal - precisamente se "ocorrer o descumprimento injustificado da restrição imposta" (e JÚLIO FABBRINI MIRABETE, de motivo justificado, menciona os exemplos de SILVA & BOSCHI: "o do médico que se vê na contingência de atender pessoas na via pública com grave risco de vida e do motorista que transporta ao hospital, em automóvel, pessoa gravemente enferma - ob. cit., pág. 438), há as específicas, se o condenado "não for encontrado por estar em lugar incerto e não sabido, ou desatender a intimação por edital"; ou "sofrer condenação por outro crime à pena privativa de liberdade, cuja execução não tenha sido suspensa." (art. 181, § 3º, da Lei de Execução Penal) - sem contar, ademais, que a desobediência à pena de interdição configurará, por igual, a contravenção da falta de habilitação para dirigir veículo (art. 32 da Lei das Contravenções Penais).

XXVII

Mostra-se conveniente assinalar que a reforma da Parte Geral do Código Penal, sobrevinda em 1984, não afastou a incidência do art. 77 do Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966), que, na redação da Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979, preceitua:

> "Art. 77. O condutor condenado por acidente de trânsito que tenha ocasionado deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.
>
> § 1º. Em caso de acidente grave o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade de trânsito.
>
> § 2º. No caso do parágrafo anterior, a autoridade de trânsito poderá apreender a Carteira Nacional de Habilitação do condutor até a realização dos exames."

A posição tranqüila da doutrina e da jurisprudência acentua o caráter administrativo da providência - corolário inevitável da condenação por acidente de trânsito, devendo o condutor submeter-se a novos exames (art. 77, caput), ou facultativo, a critério da autoridade de trânsito, no caso de acidente grave (§ 1º do art. 77) - , que não se confundia com as antigas penas acessórias e nem se confunde com a atual pena de interdição prevista no Código Penal (arts. 47, III e 57 - CELSO DELMANTO, ob. cit., pág. 86; DAMÁSIO E. DE JESUS, Código de Processo Penal Comentado, 10ª edição, Saraiva, São Paulo, 1993, pág. 537; JÚLIO FABBRINI MIRABETE, Execução Penal ..., pág. 368; e JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, artigo citado, pág. 318).

Esse essencial aspecto, aliás, já foi ressaltado, igualmente, pelo Supremo Tribunal Federal, que entendeu:

> "Habeas Corpus - Condenação à pena de três meses de detenção, com "sursis" (CP, art. 129, § 6º), aplicando-se o disposto no art. 77 do Código Nacional de Trânsito. 2. Extinção da punibilidade pela prescrição superveniente à pretensão punitiva, em face da pena concretizada na sentença. Código Penal, arts. 107, IV, 1ª figura, 110, § 1º, e 109, VI. 3. O reconhecimento da prescrição, no caso, nenhum efeito projeta sobre as providências determinadas na sentença, com relação à aplicação do art. 77 e parágrafos, do Código Nacional de Trânsito. 4. Habeas Corpus deferido, em parte, para declarar extinta a punibilidade pela prescrição da pretensão punitiva, superveniente à sentença condenatória, de que somente a defesa recorreu, em face da pena concretizada nessa decisão, sem prejuízo de se aplicarem, no caso, o art. 77 e parágrafos, do Código Nacional de Trânsito." (HC 71.984-8/13 - SP, relator o Min. NÉRI DA SILVEIRA, Segunda Turma, unânime, a 9.5.95, in Ementário nº 1.793 - 2, fls. 239).

O voto-condutor do acórdão endossou a argumentação do Ministério Público Federal, da qual vale destacar este tópico:

> "A decretação da extinção da punibilidade no caso não deve afetar a aplicação do art. 77 e parágrafo do Código Nacional de Trânsito, por dois motivos:
>
> Em primeiro lugar, porque o reconhecimento da prescrição não afasta a existência da sentença que condenou o paciente pelo grave acidente. Ora, consoante já decidiu o Supremo Tribunal Federal, o reconhecimento da prescrição penal, pela pena concretizada na sentença, não impede, com base nessa mesma sentença, o reconhecimento dos maus antecedentes (STF - HC 70.752). A hipótese é similar.
>
> Em segundo lugar, porque a aplicação do art. 77 e parágrafos do CNT decorre também de providência discricionária da autoridade administrativa, para cuja aplicação é até mesmo indiferente a existência de processo judicial."

Julgado do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo revela - além de que o conceito da medida não transcende a noção simplesmente administrativa - , a ratio inconteste do art. 77, caput, do Código Nacional de Trânsito:

> "O disposto no art. 77 do CNT importa mesmo numa simples conseqüência condenatória, mas de natureza meramente administrativa, não se consubstanciando em pena acessória, produzindo efeitos meramente no âmbito da Administração Pública. A medida visa restaurar a educação, proporcionar reparo, afastar o egoísmo de boa parte dos motoristas, levando-os na condição de infratores do trânsito, a um princípio de conscientização sobre os riscos por que passa na rotina diária do fluxo circulatório de veículos. É um autêntico

desafio que aquela norma administrativa visa enfrentar." (AC 514.815/7, citada por ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 615).

Como decorrência da inequívoca natureza administrativa, afirma JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, com base em antigo precedente jurisprudencial (Boi. AASP 893, de 26.1.76), que "não haverá "reformatio in pejus" na determinação que para seu cumprimento faça, mesmo de ofício, o Tribunal, ainda que em apelo exclusivo do réu." (artigo citado, pág. 318).

Esse entendimento, contudo, não prosperou no Superior Tribunal de Justiça, que, por acórdão unânime de sua Quinta Turma, assim equacionou a questão:

"HC. ACIDENTE DE TRÂNSITO. REFORMATIO IN PEJUS - OCORRÊNCIA. - Havendo a sentença cominado somente pena de detenção, convertida em multa, por acidente de trânsito, o acórdão que manteve a sentença apelada pela defesa, mas determinou que se oficiasse ao Departamento de Trânsito, nos termos do art. 77 do CNT, incorre em reformatio in pejus, posto que tal dispositivo impõe ao condenado a realização de novos exames de sanidade e técnico, que não haviam sido cominados na reprimenda monocrática.
- Acordão que se reforma em parte." (HC 3.745/SP, relator o Min. FLAQUER SCARTEZZINI, a 27.9.95, in D.J. de 23.10.95).

O fundamento da concessão parcial do "writ", para excluir a determinação da expedição dos ofícios, não está em consonância com a pacífica orientação doutrinária. (não se trata de penalidade, mas, sim, de mero corolário da condenação), como emerge desta passagem do voto-condutor do acórdão:

"Assim, se houve apenas recurso da defesa, transitando em julgado, para a acusação, a pena não podia ser majorada, o que realmente aconteceu, acarretando constrangimento ilegal reparável via presente pedido."

E, muito menos, com a jurisprudência mais recente, anotada por WLADIMIR VALLER, sob o título "aplicação do art. 77 do CNT. Determinação pela Instância Superior":

"A comunicação da condenação por crime culposo de acidente de trânsito, para os fins do art. 77 do CNT, é imperativo legal mas não é pena" - JUTACRIM 80/282.

"Ao preceito do art. 77 do CNT é de ser dada atuação através da segunda instância, mesmo que o apelo haja sido interposto apenas pelo condenado" - JUTACRIM. 33/280.

"A expedição de ofício à autoridade de trânsito para os fins do art. 77 do CNT não tem caráter de pena, mas de medida de atribuição da autoridade administrativa, que independe até de determinação judicial." - RT 507/414 (ob. cit., págs. 641/2).

No que interessa à estreita contigüidade existente entre o art. 154, caput, da Lei de Execução Penal e o art. 77, caput, e § 1º, do Código Nacional de Trânsito, põe-se a controvérsia em termos de saber a oportunidade da comunicação judicial à autoridade de trânsito: cabível sempre, ou apenas no caso de condenação.

Inclinando-se pela segunda posição, "mais consentânea" com o art. 77 do Código Nacional de Trânsito, CELSO DELMANTO noticia que as correntes jurisprudenciais formadas anteriormente ao advento da Lei nº 7.209/84 tendem a manter-se: mesmo sem condenação, pode ser feita em caráter de sugestão à autoridade - TACrSP, mv, Julgados 69/428 e RT 547/334; e só em caso de condenação passada em julgado - TACrSP, Julgados 68/215 (ob. cit., pág. 86).

Como advertência final, registre-se que a regra do art. 77 do Código Nacional de Trânsito, referindo-se a "condutor condenado por acidente de trânsito", não é aplicável nas hipóteses de contravenção penal (JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, estudo citado, pág. 319; CELSO DELMANTO indica precedentes jurisprudenciais que também prestigiam esse entendimento: TACrSP, Julgados 70/395 e mv, Julgados 70/197 - ob. cit., pág. 86).

Vale realçar, para concluir esta parte, que o Projeto do Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 159, §§ 1º e 2º, mantém, em substância, a previsão da Codificação em vigor, mas com redação melhorada:

"Art. 159. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.

§ 1º. Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada a ampla defesa.

§ 2º. No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados."

XXVIII

"A limitação de fim de semana" - a última pena restritiva de direito - "consiste na obrigação de permanecer, aos sábados e domingos, por cinco horas diárias, em casa de albergado ou outro estabelecimento adequado", período em que "poderão ser ministrados ao condenado cursos e palestras ou atribuídas atividades educativas." (art. 48 e parágrafo único).

A doutrina, rigorosamente consensual, tem assinalado, de modo enfático, a insuperabilidade da situação de fato do sistema prisional, para explicar o desuso da limitação de fim de semana, pois, até o momento, é certo, não se concretizaram as providências necessárias à efetiva execução das penas restritivas de direitos, que o art. 3º da Lei nº 7.209/84 determinara fossem tomadas no prazo de um ano (CELSO DELMANTO, ob. cit., pág. 76 - "Já era mais do que previsível o fracasso dessa limitação"; e ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 616 - "O número diminuto de casas de albergado e a carência de pessoal especializado nos estabelecimentos existentes evidenciam que o parágrafo único do art. 48 se traduz mais numa norma programática do que numa disposição penal plenamente executável").

Seria ingenuidade supor que essa realidade pudesse ser revertida mediante mera "solução" legislativa - e tanto a nutriu o legislador penal de 1984 que, em seguida, no parágrafo único do sobredito art. 3º, facultou a concessão do sursis, até o vencimento do prazo, se inviável a execução das penas previstas nos incisos I a III do art. 43 do Código Penal.

Comprova-se, pois, a manifestação de receio com que ALBERTO SILVA FRANCO, nas suas Anotações sobre a Lei nº 7.209/84, recebia, em 1986, a inovação:

> "Por fim, é mister enfatizar que, apesar das boas intenções, não há, na realidade prisional brasileira, condições materiais para a execução séria, na atualidade, da pena restritiva de direito, ora em foco. As casas de albergados ainda estão instaladas em número bem reduzido no território nacional e, mesmo assim, apresentam deficiências insuperáveis em termos de estrutura organizacional e de pessoal técnico. Por outro lado, afora as casas de albergados, nenhum outro estabelecimento existe paralelamente em condições de receber os condenados à pena de limitação de fim de semana. Além disso, a carência de infra-estrutura de estabelecimentos adequados e de pessoal especializado tornará a permanência de cinco horas do condenado, nos sábados e nos domingos, num puro isolamento celular, de caráter nitidamente punitivo desprovido de qualquer atividade reabilitadora. Com que pessoal técnico será possível ministrar cursos ou palestras se os próprios estabelecimentos prisionais tradicionais, mercê de uma política de compressão salarial, não conseguem formar equipes interdisciplinares de mínima consistência técnica? Destarte, os inconvenientes apontados na doutrina, em relação à prisão de fim de semana, torna-se-ão, se não houver mudança radical de atitudes por parte do poder estatal e da própria comunidade, gritantes e a prisão de fim de semana será mais um rotundo fracasso na busca, recomendada pela Política Criminal, de alternativas para a pena privativa de liberdade de curta duração." (ob. cit., págs. 156/7).

Exemplo concreto de que o poder estatal, decorridos mais de dez anos do advento da reforma penal de 1984, mantém-se inerte - a propósito da viabilização da execução da pena de limitação de fim de semana - presta CEZAR ROBERTO BITENCOURT, ao tomar como referência, na sua obra de 1995, o Estado do Rio Grande do Sul: "onde o sistema penitenciário é um dos melhores estruturados do Brasil, com uma população carcerária em torno de 8.000 presos, tem apenas duas casas de albergados" (ob. cit., pág. 206).

Claro, diante desse quadro notório, seria igualmente impensável que os estudiosos dos delitos de trânsito pudessem cogitar da limitação de fim de semana dentre as penas adequadas para substituir a privativa de liberdade.

Compreende-se, portanto, que, nas opções de penas alternativas postas à discricionariedade do Juiz, tenha JOSÉ ADRIANO MARREY NETO assim se manifestado:

> "A limitação de fim de semana tampouco surge como solução interessante e até mesmo factível, já que pela generalizada e profundamente lamentável inexistência de estabelecimentos adequados, as Casas de Albergados, espaço ou setor especial nos Presídios, Casa de Detenção, nas Cadeias Públicas

ou mesmo nas Delegacias de bairros, tudo somado à quase absoluta falta de meios para fiscalização, acaba por se transformar em sanção virtualmente inexistente, a nível de prisão domiciliar, na própria residência do sentenciado." (estudo referido, pág. 318).

Ou WLADIMIR VALLER, que, após também atribuir à inexistência de casa de albergado ou de estabelecimentos adequados, na "grande maioria das cidades", o "absoluto fracasso" da limitação de fim de semana, acrescentou, verbis:

"Mesmo nos locais onde graças à iniciativa privada ou aos esforços dos Juízes foi possível a construção da casa do albergado ou de algum estabelecimento adequado, o cumprimento da pena demonstrou ser altamente prejudicial, uma vez que a limitação de fim de semana pode ser imposta não só para os condenados por crimes culposos, como também para os condenados por crimes dolosos, envolvendo, assim, uma mistura, totalmente inconveniente, de condenados." (ob. cit., pág. 625).

No mais, não deixa de ser curioso observar que a Lei de Execução Penal (Lei nº 7.210, de 1984) - em vigor concomitantemente com a Lei de Reforma da Parte Geral do Código Penal - estabeleceu às unidades federativas o dever de, no prazo de seis meses, providenciar a aquisição ou desapropriação de prédios para a instalação de casas de albergados (art. 203, § 2º).

E os escassos precedentes jurisprudenciais a respeito da aplicação da pena de limitação de fim de semana têm retratado os sérios óbices que se consolidaram em razão da passividade estatal, não tolerando soluções paliativas:

"A limitação de fim de semana pressupõe a existência de instalações adequadas e equipes devidamente preparadas (arts. 152 e 153 da Lei nº 7.210/84). Assim, se o Estado não cumpre o disposto na lei (art. 203, § 2º, da lei cit.), inaplicável a medida prevista no art. 48 do CP" - RT 644/313.

"A restrição imposta ao acusado e consistente na obrigação de permanecer em casa nos fins de semana, sob a fiscalização de sua esposa, não só fere o disposto no art. 48 do CP, como também o art. 79, II, da LEP." - RT 603/327.

"Inexistindo casa de albergado ou outro estabelecimento adequado, não é aceitável que a condição imposta seja cumprida em cela própria da cadeia pública porque é de tal ordem a carência de condições de higiene, salubridade e conforto das prisões do Estado, o que é público e notório, que o cumprimento da limitação de fim de semana na cela própria da cadeia pública da comarca, mais do que um absurdo, constitui um desrespeito ao cidadão que a tal medida deva ser submetido." - TAMG - RTJE 87/219 (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 617).

XXIX

Com a superveniência da nova Parte Geral do Código Penal, sancionada em 1984, é indisputável que a multa, quer como pena comum (principal - a terceira espécie prevista no art. 32), quer como pena substitutiva (da privativa de liberdade - art. 60, § 2º), passou a ostentar destacada posição na sistemática de cominação de penas.

Até então, vale dizer, sob a égide da antiga Parte Geral do Código Penal, sujeitava-se ao clássico sistema "tarifado" (valores mínimo e máximo abstratamente prefixados, em relação a cada figura delitiva da Parte Especial), de notórios inconvenientes (o mais grave, a célere desatualização, acabou por transformá-la em sanção inteiramente desacreditada).

A ruptura, portanto, da pena de multa dos conceitos tradicionais, impunha-se como corolário das exigências do moderno Direito Penal a que deve submeter-se.

Com o caput modificado e parágrafos novos (de acordo com a Lei nº 7.209/84) o art. 49, §§ 1º 2º, do Código Penal, preceituam que

"Art. 49. A pena de multa consiste no pagamento ao fundo penitenciário da quantia fixada na sentença e calculada em dias-multa. Será, no mínimo, de dez e, no máximo, de trezentos e sessenta dias-multa.

§ 1º O valor do dia-multa será fixado pelo Juiz, não podendo ser inferior a um trigésimo do maior salário mínimo mensal vigente ao tempo do fato, nem superior a cinco vezes esse salário.

§ 2º O valor da multa será atualizado, quando da execução, pelo índice de correção monetária."

O restabelecimento, no Direito Penal positivo brasileiro, do sistema do dia-multa (criado pelo Código Criminal do Império, mantido no Código Penal de 1890 e previsto no Código Penal de 1969) traduz o aspecto mais importante da aplicação da espécie punitiva pelo Juiz, que se desdobra em dois momentos de significação penal inconfundível.

Com efeito, a doutrina ensina, bem resumida em trechos de ALBERTO SILVA FRANCO, que

> "No primeiro, será fixado a quantidade de dias-multa, sendo certo que o número desses dias-multa não poderá ser inferior a dez, nem superior a trezentos e sessenta. No segundo, será estipulado o importe do dia-multa, que não poderá ser inferior a um trigésimo do maior salário mínimo mensal vigente ao tempo do fato, nem superior a cinco vezes esse salário.
>
> .....
>
> O número de dias-multa deve ser, portanto, estabelecido em função da maior ou menor gravidade do injusto ou do maior ou menor grau de culpabilidade do agente e deve objetivar a reprovação e prevenção do crime.
>
> Já, para o segundo momento de aplicação da pena pecuniária, ou seja, para aquele em que é determinado o valor do dia- -multa, as circunstâncias pessoais e econômicas do acusado pesam sobremaneira, constituindo critério adequado de melhor individualização.
>
> .....
>
> Em resumo, o valor do dia-multa, obedecidos os limites do § 1º do art. 49 do Código Penal reformado, deve ser determinado, em cada caso concreto, conforme a situação econômica global do agente e, portanto, de acordo com a sua capacidade de suportar a pena pecuniária." (ob. cit., pág. 171/2, 173/4 e 175).

Assim, o Juiz, no processo de individualização da pena de multa, deixou de realizar o seu quantum tipo a tipo, numa única operação (levando em conta, preponderantemente, a situação econômica do réu, a teor do que determinava a norma pretérita do art. 43); passou a fixá-lo em duas etapas, para que fosse possível vislumbrar - no valor da multa - o instrumento efetivo e equilibrado de prevenção e repressão do crime.

Discorrendo sobre os dias-multa, acentua CELSO DELMANTO a importância da divisão em duas fases, para chegar-se à fixação de seu valor, verbis:

> "Só assim será alcançada a justa individualização da multa, de modo que a pena pecuniária não se torne exorbitante (e impagável) para o pobre, nem irrisória (e desprezível) para o rico. Com as duas etapas aqui indicadas, um crime cometido, em co-autoria, por um sujeito pobre e outro rico, poderá ser apenado com o mesmo número de dias-multa. Todavia, o valor desses dias-multa será diverso: para o condenado economicamente insuficiente, ficará no mínimo de um trigésimo; para o rico, esse valor será maior, podendo até, na hipótese de alguns milionários, chegar-se ao limite de cinco vezes o salário mínimo ou, mesmo aumentá-lo, ainda, até o triplo (CP, art. 60, § 1º)." (ob. cit., pág. 77/8).

Sobre os limites da pena de multa, é esclarecedora a quantificação do mínimo e do máximo - com o acréscimo punitivo do § 1º do art. 60 do Código Penal, empreendida por CEZAR ROBERTO BITENCOURT:

> "Para encontrarmos a menor pena de multa aplicável tomaremos o menor valor do dia-multa, um trigésimo do salário mínimo, e o limite de dias-multa, que é dez, o que representará um terço do salário mínimo. E para encontrarmos a maior pena de multa faremos uma operação semelhante: tomaremos o maior valor do dia multa, cinco salários mínimos, e o limite máximo de dias-multa, que é trezentos e sessenta, o que representará 1.800 salários mínimos. Mas esse é o limite normal, ordinário. Há um outro limite, especial, extraordinário: se, em virtude da situação econômica do réu, o Juiz verificar que, embora aplicado no máximo, essa pena é ineficaz, poderá elevá-la até o triplo (art. 60, § 1º, do CP), o que representará 5.400 salários mínimos." (ob. cit., pág. 179).

De outro lado, não se tem como suscetível de dúvida, por força dos termos dos artigos 2º da Lei nº 7.209/84 e 12 do Código Penal, a incidência do sistema de dias-multa à Lei de Contravenções Penais (CELSO DELMANTO, ob. cit., pág. 77, e DAMÁSIO E. DE JESUS, ob. cit., 144/5).

Por conseguinte, há condições, realmente, para o comprometimento integral com a opinião especializada de JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, que, no âmbito dos delitos de trânsito, situou a multa como a segunda alternativa mais interessante, pois, "como diz a sabedoria popular o bolso é o órgão mais sensível do corpo humano ..." (artigo citado, pág. 318).

É preciso, contudo, não perder de vista, mormente nesta etapa preparatória do novo Código de Trânsito Brasileiro, que a satisfação da multa administrativa, imposta por autoridade de trânsito, não impede a cominação da sanção pecuniária penal: em outras palavras, a aplicação de ambas, como tem decidido o Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, não caracteriza o bis in idem.

Em passo seguinte, tendo presente, ainda, o estudo de JOSÉ ADRIANO MARREY NETO, mas em outros aspectos relativos à pena de multa (pág. 317), cumpre realçar, de uma parte, que o entendimento sustentado a respeito do termo "a quo" da correção monetária - desde a data do fato -, prevaleceu, recentemente, no Superior Tribunal de Justiça (registre-se, de passagem: a) a doutrina controverte acerca da legitimidade constitucional da correção monetária - o § 2º do art. 49 do Código Penal conflitaria com o princípio da legalidade (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 629; DAMÁSIO E. DE JESUS, ob. cit., pág. 143); em sentido diametralmente oposto - "Não há nessa disposição qualquer ranço de inconstitucionalidade" -, JÚLIO FRABBRINI MIRABETE, Manual cit., pág. 283; b) DAMÁSIO E. DE JESUS sustenta a revogação do § 2º do art. 49 do Código Penal pelo Decreto-lei nº 2.284, de 10.3.86, que extinguiu a correção monetária - ob. cit., pág. 142; c) DAMÁSIO E. DE JESUS informa ser "francamente vencedora" a posição da subsistência do § 2º do art. 49 do Código Penal, existindo sete orientações pretorianas a propósito do termo inicial da correção monetária - 1ª) deve ser aplicada a partir da citação do condenado para a execução (LEP, art. 164); 2ª) do trânsito em julgado da sentença condenatória, momento em que se torna título executório; 3ª) da data do fato; 4ª) do 11º dia da citação do condenado para a execução da multa (LEP, art. 164); 5ª) da data da sentença condenatória; 6ª) do 11º dia seguinte ao trânsito em julgado da sentença condenatória; 7ª) do trânsito em julgado da sentença condenatória para o réu - ob. cit., pág. 143).

No precedente ora colacionado - REsp 29.144-SP-, o Min. EDSON VIDIGAL, relator primitivo, negou provimento ao recurso da Procuradoria-Geral de Justiça, respaldado em acórdãos da Quinta e Sexta Turma da Corte; o Min. JOSÉ DANTAS, para dissentir desse pronunciamento, reiterou o entendimento que adotara no REsp 22.497 (in D.J. de 13.10.92); e o Min. ASSIS TOLEDO, formando a corrente vencedora, manteve-se fiel ao voto proferido no REsp 43.645-SP (in D.J. de 17.10.94).

Decidiu, então, a Quinta Turma do Superior Tribunal de Justiça, por maioria de votos:

> "MULTA PENAL. CORREÇÃO MONETÁRIA. MARCO INICIAL.
> Diante dos expressos termos do § 1º do art. 49 do Código Penal, estabelecendo piso mínimo "ao tempo do fato" e não constituindo a correção monetária alteração da expressão nominal da dívida, mas simples atualização monetária, o ponto de partida da correção deve ser estabelecido na data do fato.
>
> Recurso especial conhecido pela divergência e provido."
>
> (Relator para o acórdão o Min. ASSIS TOLEDO, a 13.12.95, in D.J. de 11.3.96).

E, por fim, uma última e importantíssima observação diz respeito à conversão da multa em detenção ("... quando o condenado solvente deixa de pagá-la ou frustra a sua execução." - art. 51 do Código Penal), hoje já não mais possível, pois extinta pela Lei nº 9.268, de 1º de abril de 1996, que deu ao referido preceito da Parte Geral a seguinte redação:

> "Art. 51. Transitada em julgado a sentença condenatória, a multa será considerada dívida de valor, aplicando-se-lhe as normas da legislação relativa à dívida ativa da Fazenda Pública, inclusive no que concerne às causas interruptivas e suspensivas da prescrição." (in D.O.U. de 2.4.96).

Aliás, essa recente inovação corresponde a uma das sugestões que DAMÁSIO E. DE JESUS, inspirado na experiência do 9º Congresso das Nações Unidas (sobre Prevenção do Crime e Tratamento do Delinqüente, que se realizou no Cairo, Egito, de 29 de abril a 8 de maio de 1995), formulou para o aprimoramento do sistema criminal. (Lei dos Juizados ..., pág. 23, nº 11).

XXX

O tratamento dispensado à pena multa pela nova Parte Geral do Código Penal não se limitou à reintrodução do sistema dia-multa: conferiu-lhe, também, um outro perfil, de magnitude irrecusável - no plano da substituição -, representando, igualmente, significativa resposta aos anseios da Política Criminal.

Em harmonia com esse pressuposto, a obra do legislador penal de 1984 contemplou a multa substitutiva da pena privativa da liberdade - reclusão, detenção e prisão simples (esta, no caso de contravenção), subordinando a sua aplicação ao atendimento de três requisitos: a privativa de liberdade imposta não pode exceder seis meses; o réu há de ser não-reincidente e, a substituição, suficiente à reprovação e prevenção do crime (§ 2º do art. 60, que remete aos incisos II e III do art. 44).

Refere a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal os requisitos imprescindíveis à substituição:

"PENAL. HABEAS CORPUS. PENA PRIVATIVA DE LIBERDADE. SUBSTITUIÇÃO PELA PENA DE MULTA. CÓD. PENAL, ART. 60, § 2º E ART. 44, II E III.

I - São dois os requisitos a serem observados na substituição da pena privativa de liberdade pela de multa: o primeiro, de natureza objetiva: pena privativa de liberdade não superior a seis meses e ser o réu primário (Cód. Penal, art. 60, § 2º; art. 44, II); o segundo, de índole subjetiva, inscrito no inc. III do art. 44 do Cód. Penal, quando a culpabilidade do condenado, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do condenado, bem como os motivos e as circunstâncias indicarem que a substituição da pena privativa de liberdade pela de multa seja suficiente.

II - No caso, atendidos os requisitos objetivos, entendeu o Tribunal a quo, com base na prova dos autos, não satisfeito o requisito subjetivo.

III - Habeas Corpus indeferido"

(HC 68.233-2-DF, relator o Min. CARLOS VELLOSO, 2ª Turma, unânime, a 4.12.90, in Ementário nº 1607-1, fl. 126).

Convincente, assim, a lição de ALBERTO SILVA FRANCO, ao advertir que a multa substitutiva não pode ser recusada sob o fundamento de ser grave o delito praticado: "O texto legal, que cuida da matéria, não condicionou a substituição da pena privativa de liberdade, pela pena de multa, a um prévio juízo acerca da gravidade do delito posto em prática. E não seria razoável que o legislador estabelecesse tal exigência. Está implícita, na formulação do substutivo penal, a idéia de sua aplicabilidade a fatos criminosos de menor relevância, e o próprio limite máximo de quantidade punitiva que enseja sua incidência - pena não superior a seis meses - constitui um pressuposto objetivo que revela a apoucada gravidade atribuída à infração penal." ("Temas de Direito Penal ...", pág. 189, reiterada no "Código Penal ..., pág. 737).

Há quem sustente que a substituição da pena privativa da liberdade pela multa, nos termos do § 2º do art. 60 do Código Penal, é faculdade outorgada ao juiz, para a individualização da pena (PAULO JOSÉ DA COSTA JÚNIOR, Comentários ao Código Penal, vol. 1º, São Paulo, 1986, pág. 322).

Mas, dúvidas não se têm sobre a supremacia do entendimento de que o preceito penal, inobstante a sua redação ("pode ser substituída ..."), confere ao Juiz um poder-dever, e, ao condenado, preenchidos os requisitos legais, um direito público subjetivo.

Revela-a a tendência francamente dominante na doutrina (CELSO DELMANTO, ob. cit., pág. 94; DAMÁSIO E. DE JESUS, ob. cit., pág. 160; CEZAR ROBERTO BITENCOURT, ob. cit., pág. 182; e WLADIMIR VALLER, ob. cit., pág. 628) e nos Tribunais, até mesmo nas duas mais altas Cortes do País (HC 65.142-MG, relator o Min. MOREIRA ALVES, Primeira Turma, unânime, a 2.9.87, in R.T.J. 125/548; e HC 66.887-9-MS, relator Min. OSCAR CORRÊA, Primeira Turma, unânime, a 18.11.88, in Ementário nº 1.528-2, págs. 295 e 298 - "Se o Juiz não é obrigado à conversão, é obrigado a apreciar a possibilidade e conveniência de operá-la"; REsp 50.426-MG, relator o Min. JESUS COSTA LIMA, 5ª Turma, a 10.8.94, in D.J. DE 29.8.94 - "2. Ocorrentes as condições objetivas previstas nos incisos II e III do artigo 44 do Código Penal, o Juiz tem o dever de substituir a pena detentiva pela de multa.").

Por outro lado, há, ainda, na análise da multa substitutiva, uma outra tranqüila orientação, igualmente inafastável, que assegura inexistir equivalência de dimensionamento com a pena substituída, a privativa de liberdade, ao contrário do que ocorre com as restritivas de direito.

Nesse sentido, com efeito, o magistério da doutrina (ALBERTO SILVA FRANCO e outros, ob. cit., pág. 746; CELSO DELMANTO, ob. cit., pág. 94 - "É errado, pois, fixar a multa substitutiva na proporção de um dia-multa para cada dia de pena privativa de liberdade susbstituída."; DAMÁSIO E. DE JESUS, ob. cit., pág. 162, e JÚLIO FABBRINI MIRABETE, ob. cit., pág. 285), que se tornou vitorioso na jurisprudência, inclusive na do Superior Tribunal de Justiça:

"PENAL. PENA DE MULTA SUBSTITUTIVA DA PENA PRIVATIVA DE LIBERDADE. EQUIVALÊNCIA QUANTITATIVA ENTRE ESTAS. DESNECESSIDADE.

1. Na fixação da multa substitutiva não é necessário haver correspondência entre a quantidade de dias-multa e a quantidade da pena privativa de liberdade substituída.

2. Preenchidos os requisitos legais que permitem a substituição, o Juiz deve, a partir daí orientar-se por regras próprias estabelecidas na lei para a fixação da pena pecuniária.

3. Recurso conhecido e improvido."

(REsp 63.830 - PR, relator o Min. EDSON VIDIGAL, Quinta Turma, unânime, a 19.3.96, in D.J. de 6.5.96).

O tema, contudo, que, na doutrina, se tem mostrado efetivamente controvertido, em face até, mesmo, da omissão do legislador penal de 1984, diz respeito ao quantum da multa substitutiva, nos crimes em que à privativa de liberdade é cumulada pena de multa: as duas seriam acumuláveis, ou existiria a absorção da original pela substituta?

Realmente, se, de um lado, CELSO DELMANTO acredita ser a cumulação a melhor posição - "o que o art. 60, § 2º, manda substituir é a "pena privativa de liberdade" e não a eventual multa. Além disso, não é estranha à sistemática do CP a cumulação de duas penas da mesma espécie." (ob. cit., pág. 94), de outro, DAMÁSIO E. DE JESUS e ALBERTO SILVA FRANCO sustentam, na ordem, a prejudicialidade da segunda cominação (ob. cit., pág. 161), e a absorção da pena de multa originariamente imposta pela substituída (ob. cit., pág. 726).

Antecedendo, aliás, à controvérsia doutrinária, a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal registra precedente em que se considerou incabível a substituição, "quando há cominação cumulativa da pena privativa de liberdade com a pena de multa." (HC 70.445-RJ, a 14.9.93, in R.T.J. 152/845).

Relatou o caso o Min. MOREIRA ALVES, quem, com o apoio da Primeira Turma, assim votou:

"Ora, a meu ver, não cabe essa substituição quando - como sucede no caso presente - há cominação cumulativa da pena privativa de liberdade com a pena de multa. Com efeito, o § 2º do artigo 60 do Código Penal manda observar, para essa substituição, os critérios dos incisos II e III do art. 44; e do inciso III do art. 44 decorre que tal substituição só é possível quando a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do condenado, bem como os motivos e as circunstâncias indicarem que ela é suficiente. Isso implica dizer que a substituição em causa apenas é possível quando os elementos subjetivos referentes ao criminoso e os motivos e as circunstâncias do crime indicarem que a pena de multa substitutiva é suficiente para apenar o delinqüente. Ora, essa suficiência é objetivamente afastada pela própria lei penal quando impõe ela, em razão do crime que define, a cominação cumulativa de pena privativa de liberdade e de pena de multa, a significar evidentemente, que aquela não é suficiente, por si mesma, para punir o transgressor da norma, e, conseqüentemente, a sua substituição por pena de multa também não o será, tanto assim que a essa substituição ter-se-la de acrescer a outra pena que é a da multa originária, até porque a substitutiva admitida pelo § 2º do artigo 60 diz respeito somente à pena privativa de liberdade e não a pena de outra natureza, ainda que também de multa.

Mais.

Se na parte especial do Código Penal se estabelece, com relação a determinados crimes, a cumulação da pena privativa de liberdade com a pena de multa, isso se dá porque a lei entende que, para a reprimenda do crime, são necessárias as duas penas de natureza diversa e não somente uma - a de multa, ainda que de montante maior pela cumulação da multa substitutiva com a multa imposta diretamente. Caso contrário, no próprio artigo 60 da Parte Geral se estabeleceria princípio semelhante ao do nº 2 do artigo 43º do Código Penal Português, que evidentemente não é supérfluo: "Se o crime for punido com pena de prisão não superior a 6 meses e multa, será aplicada uma só multa, equivalente a soma da multa diretamente imposta e da que resultar da substituição da prisão." (in R.T.J. 152/849-50).

E, dos julgados do Supremo Tribunal Federal, cabe destacar, ainda, o proferido no HC 69.365-RJ, que teve por objeto de apreciação a questão referente à motivação da sentença condenatória sobre o cabimento da substituição:

"Sentença condenatória: individualização e substituição da pena (C.Pen., art. 59, IV): motivação necessária.

A sentença que condena à pena privativa de liberdade não superior a seis meses deve decidir fundamentadamente sobre ser ou não o caso de sua substituição pela pena de multa (C. Pen., art. 60, § 2º), à vista da presença ou não dos pressupostos legais (C. Pen., art. 44.

III), que, quando concorrem, a tornam imperativa." Primeira Turma, unânime, a 23.6.92, in R.T.J. 143/199).

Em passagens **expressivas** de seu douto voto - e com base em JESCHECK, anotou o Min. SEPÚLVEDA PERTENCE, relator:

"....

5. Rendeu-se o Código Penal, no particular, à **progressiva** tendência das legislações penais **contemporâneas** à **reabilitação** da pena pecuniária como **sanção principal substitutiva** das penas de privação de liberdade por tempo **breve**, cujos efeitos criminógenos já não mais se discutem.

6. **"A Política Criminal Moderna"** - testemunha JESCHECK (Trat. Der. Penal, trad. Barcelona, 1981, II/1075) -, apóia-se, **decididamente**, na multa, a que se concede **primazia absoluta**, não só como sanção oposta à criminalidade de **pouca** importância, mas também como sanção **preferível** para a criminalidade **média**." Na **Alemanha**, informa o tratadista (ob. cit., pág. 1.073), o **"triunfo da multa"** - fruto da pregação de Lizst - começa no fim do século passado, a partir de uma situação de desprestígio que, em 1882, assinalava que a prisão prevalecia sobre a pena pecuniária à razão de 75 versus 25%, não obstante 80% das condenações ficassem aquém de três meses; já em 1913, o quadro era de virtual equilíbrio entre os dois tipos de sanção, até que **hoje** - em razão das reformas legislativas de 1921-24 e de 1975 - **"a multa é de muito, a sanção que mais vezes se impõe na Administração da Justiça Penal."**

7. No tocante ao problema de que se cogita - aduz o mestre germânico (ob. cit., pág. 1076) - no direito alemão vigente **desde 1975, "a sucessão entre a pena privativa de liberdade e multa não significa uma sucessão hierárquica: pelo contrário, o § 47 impõe a primazia da multa, quando se trata de uma pena privativa de liberdade inferior a seis meses."**

8. Não obstante, sem a ênfase do § 47 do C. Pen. alemão - que proclama, explicitamente, a **excepcionalidade** da imposição da pena de prisão, **apenas**, quando **imprescindível** -, o art. 60, § 2º, da lei brasileira, se reunidos os pressupostos do art. 44, II e III, não faz menos imperativa a sua substituição pela multa.

9. Certo, afora a primariedade, reclamada no art. 44, II - de objetiva verificação documental -, a aferição dos requisitos do art. 44, III, CP, exige do juiz, em cada caso, a interpretação concretizadora de conceitos relativamente indeterminados, tarefa que, não se confundindo sequer, com a discricionariedade (cf. meu voto no HC 67641, RTJ 129/805), de qualquer sorte, evidentemente, não reduz a substituição questionada a mera faculdade judicial: concorrendo os requisitos legais, ela constitui direito do condenado a não sofrer pena mais severa do que a devida às circunstâncias do crime e às qualificações do agente.

....."

(In R.T.J. 143/200-201).

Claro, **toda** a exposição sobre a **multa substitutiva** interessa ao estudo dos **delitos de trânsito** - **evidência** assinalada por CELSO DELMANTO -, pois, "Quando a pena privativa de liberdade, aplicada em razão **deles**, for igual ou inferior a seis de **detenção**, é **plenamente** viável sua substituição por multa." (**ob. cit.**, pág. 95).

No domínio da **doutrina especializada**, parece que o tema não tem suscitado problema relevante; no campo **jurisprudencial**, **porém**, vale trazer à consideração os acórdãos do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, que, na **matéria**, examinaram o critério de **suficiência** para a reprovação e prevenção do crime (art. 44, **III**, do Código Penal), todos referidos por ALBERTO SILVA FRANCO e outros:

"A substituição da pena restritiva de liberdade inferior a seis meses, por multa autorizada pela reforma penal (art. 60, § 2º, do CP, com a redação da lei nº 7.209/84) não é automática e só tem lugar quando a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do réu, bem como os motivos e circunstâncias do fato,

convençam o juiz de que a pena pecuniária será suficiente à reprovação e prevenção do crime. Tal não ocorre em relação ao motorista que, agindo com culpa grave, dirige sob os efeitos do álcool e causa acidente com pluralidade de vítima" - JUTACRIM 82/311.

"Inviável é a substituição da pena privativa de liberdade por multa. E essa inviabilidade decorre do fato de que, dirigindo um veículo embriagado, provocou o apelante um acidente de trânsito do qual, felizmente, não resultaram vítimas" - JUTACRIM 99/226.

"Age imprudentemente quem, embriagado, dirige veículo em rodovia e dá causa a acidente de trânsito, não fazendo jus à pena de multa substitutiva." - JUTACRIM 92/297.

"Age com imprudência macroscópica e, por isso, não faria jus à simples pena de multa substitutiva o condutor do veículo que, para cortar caminho, trafega em contramão de direção e dá causa à colisão do mesmo com bicicleta cujo piloto observava corretamente a respectiva faixa." - JUTACRIM 100/255.

"Transitar na contramão é forma característica de grave infração regulamentar que contém ínsita a imprudência, resultando daí que a sanção corporal melhor se adequa à prevenção e repressão da perpetração de tal ilícito." - BMJ 92/9.

"Em sede de acidente de trânsito, o profissional do volante que age com culpa grave, vindo acarretar lesões corporais em terceiro, não faz jus à substituição da pena corporal pela de multa." - RJD 17/128 (ob. cit., págs. 728 729 e 730).

XXXI

Tornou-se consensual, nos últimos tempos, que passa a hora de o Congresso Nacional aprovar o Projeto do Código de Trânsito Brasileiro, com regras que combatam a impunidade.

A indispensável resenha que vem de ser feita - do estágio contemporâneo das reflexões doutrinárias e jurisprudenciais - acentua o interesse em questionar se o texto do Capítulo XIX, projetado pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados, opera, em termos satisfatórios, a tão reclamada atualização do quadro normativo fundamental referente aos delitos de trânsito.

Já em 1961, anotava o sempre lembrado jurista, o saudoso Prof. JOSÉ FREDERICO MARQUES:

"... Crimes e infrações penais que se cometem graças ao automóvel ou tendo em vista o automóvel, estão exigindo, indeclinavelmente, uma regulamentação mais específica, em nossas leis, dos crimes do automóvel.

Não podemos continuar sob a débil tutela de preceitos apenas genéricos do Código Penal vigente. Urge que se adotem incriminações particulares sobre atentados que se perpetram com o automóvel, pondo em risco e perigo a incolumidade individual, como também a tranqüilidade pública". (ob. cit., pág. 273).

Na sua tese de 1981 - escrita como contribuição ao legislador, JOÃO MARCELLO DE ARAÚJO JR. proclamava que as disposições do Código Penal e da Lei das Contravenções Penais,

"... evidentemente, não satisfazem aos fins a que se destinam, não só pela falta de um sistema, mas, também, porque não abrangem todo o universo dos delitos de trânsito, nem a eles destinam um conjunto de penas, que torne real o combate a este tipo de criminalidade relativa.

A doutrina brasileira é unânime nas críticas à nossa legislação, seja porque incompleta, seja porque benigna, seja porque imperfeita.

.....

Indispensável, portanto, que ao lado de outras medidas de profilaxia social, seja estabelecido um sistemático tratamento penal para atuar como coadjuvante necessário na solução desse perigosíssimo fator de desorganização social". (Delitos de Trânsito, Forense, Rio de Janeiro, págs. 30/1).

Vozes experientes no trato da matéria insistem, também, em que não se alcançará o verdadeiro passo adiante das alterações a serem introduzidas, sem que se volte a atenção para o ângulo processual, pois, como advertiu, recentemente, GERALDO FARIA LEMOS PINHEIRO (em entrevista à "Tribuna da Magistratura"), "não é difícil levar o autor de atropelamento ao banco dos réus. O difícil é garantir a rapidez do julgamento e a certeza da condenação".

A qualquer sorte, é no terreno da opinião pública que estão construídas as condições do movimento de reforma - árduo, mas absolutamente inadiável: a imprensa, canalizando o inconformismo da sociedade, documenta, quase que todos os dias, a gravidade do problema, traduzido, hoje, em números que assumem dimensão catastrófica.

Vejam-se, por exemplo, estas notícias - apenas as de cunho nacional - colhidas ao acaso, a partir de abril de 1995, as quais atestam que, apesar do trágico balanço, não se esboça nenhuma perspectiva de melhora na inibição dos excessos: segundo a Fundação Oswaldo Cruz, no Brasil, ao longo da década de 80, 28,3% das mortes violentas decorreram de acidentes de trânsito - "Folha de São Paulo", de 30.4.95; conforme os dados do Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF, do Ministério da Justiça, em 1994, ocorreram 77.819 acidentes nas vias federais, com 47.923 pessoas feridas e 6.759 mortos - "Folha de São Paulo", de 8.5.95; o trânsito, no Brasil, em 1993, matou 21.387 pessoas - "Folha de São Paulo", de 16.5.95; de acordo com os cálculos estimados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, o número de acidentes de trânsito, nas estradas federais, pode chegar a 90 mil no final de 1995, cerca de 12 mil a mais do que o registrado em 1994, no qual ocorreram, segundo pesquisa da Divisão de Engenharia e Segurança de Trânsito - DEST, 77.986 acidentes, com 5.240 vítimas fatais e 22.822 feridos - "Jornal do Brasil", de 18.6.95; o Brasil gasta cerca de US$ 5 bilhões por ano com acidentes de trânsito; o número de mortos em acidentes de trânsito ultrapassa 25 mil por ano; cerca de 350 mil pessoas ficaram feridas no ano passado e 60% com lesões permanentes, segundo informações do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN; a evolução dos acidentes com mortes é assustadora: em 1961, 3.335 pessoas morreram; dez anos depois, o número saltou para 10.632; já em 1981, subiu para 19.762 mortos e em 1991 para 23.222, um crescimento de 700% em 40 anos - "O Estado de São Paulo", de 9.10.95; no ano de 1994, o Departamento Nacional de Trânsito registrou 23,7 mil mortes - ocorridas no local - e 304,7 mil feridos, em 248.926 acidentes com vítimas no Brasil - "O Estado de São Paulo", de 5.12.95; em 1995, o Brasil registrou 95.499 acidentes nas estradas; no período entre 1992 a 1995, o número de acidentes nas rodovias federais aumentou 50,42%; o de feridos, em 38,22%; e o de mortos, em 21,4%: a estimativa é que a cada 22 minutos uma pessoa morre ao volante no País: São 25 mil casos fatais por ano - "O Estado de São Paulo", de 7.2.96; 25.000 brasileiros morrem em acidentes de trânsito por ano; 35.000 se ferem, 21.000 ficam com alguma lesão permanente; 28% dos mortos são motoristas; e 72% são passageiros - "Veja", de 14.2.96.

Para desvendar, oficialmente, a funesta realidade nacional - em 1993, a publicação da Secretaria de Trânsito, do Ministério da Justiça, contribuiu com os seguintes informes:

> 'Mortos em acidentes de trânsito - 22.393.
>
> Feridos em acidentes de trânsito - 337.576.
>
> Acidentes de trânsito com vítimas - 246.633.
>
> 44% de mortos em acidentes de trânsito são vítimas de atropelamento.
>
> 42% de feridos em acidentes de trânsito são de condutores de veículos.
>
> Em 1993, morreram 10 pessoas para cada grupo de 10.000 veículos.
>
> Em 1993, morreram 14 pessoas em acidentes de trânsito para cada grupo de 100.000 habitantes.
>
> Em 1993, para cada grupo de 1.000 veículos, 15 pessoas ficaram feridas.
>
> Em 1993, para cada grupo de 1.000 veículos, aconteceram 11 acidentes de trânsito com vítimas.
>
> 1 pessoa morta em acidentes de trânsito a cada 23 minutos.
>
> Em 1993, morreram 7.212 pessoas nas capitais das Unidades da Federação."

Os quantitativos impressionam logo ao primeiro relance, mas convém anotar que há quem os ponha sob reserva, aventando dúvidas que os poderiam elevar para o dobro, "porque os setores responsáveis não estavam (continuam a não estar) suficientemente aparelhados para a coleta de dados dos acidentes, além de não realizar acompanhamento de feridos que, mesmo hospitalizados, morrem nas 24 horas seguintes". (Editorial do "Jornal do Brasil" de 26.7.95; "Se fossem somadas as mortes posteriores, em hospitais, a estimativa é de que o total subiria para 50 mil" - "O Estado de São Paulo", de 5.12.95; "No número de mortes no Brasil são computados somente os que morrem no local. Nos Estados Unidos, computam-se os mortos no local do acidente e as verificadas durante um ano após o mesmo, em decorrência dele - VALDIR SZNICK,

Fatores e Aspectos Criminológicos dos Delitos de Trânsito, in "Justitia", vol. 37, nº 88, pág. 142).

Ainda que parcialmente incompletos, os indicadores mostrados se enquadram na hipótese de estatística que se presta a instruir argumentos num único sentido: merecem, por isso, ser classificados como verdadeiras cobranças de intervenção legislativa, servindo, a um só tempo, à formação de juízo sobre o alcance social da matéria projetada no Capítulo XIX do Projeto do Código de Trânsito Brasileiro - sempre atual e de interesse geral - , bem como, e principalmente, à demonstração cabal de que a sociedade pressiona, para que se alterem as regras penais vigentes.

Ademais, não será exagero admitir que até as potencialidades de reação da própria magistratura penal estão sendo desafiadas: condenações recentes, por crimes de homicídio praticados em decorrência da combinação do excesso de velocidade com a embriaguez, ou em "rachas", oferecem evidência de que, nessas circunstâncias de fato, se vem a considerar o delito de trânsito - modalidade tipicamente culposa - pelo prisma do dolo eventual, motivação, frise-se, raramente reconhecida em passado recente.

Embora problemática, aprioristicamente, a distinção entre os crimes de culpa consciente e os de dolo eventual - aquela "aparece em grande número de desastres de tráfego"; este, "Em muitos acidentes... , só se não atribui ao autor do evento lesivo, em face da dificuldade da prova (JOSÉ FREDERICO MARQUES, ob. cit., pág. 253) -, tem a imprensa exemplificado o que parece ser uma mudança de perspectiva, mais rigorosa e em expansão:

> - em junho de 1995, o 1º Tribunal do Júri de Curitiba-PR condenou motorista de caminhão a 12 anos de prisão, o qual, embriagado e dirigindo em alta velocidade, deu causa, em janeiro de 1992, a acidente de que resultou a morte de três pessoas;
>
> - em abril de 1995, estudante foi condenado a 13 anos de prisão, por ter atropelado, em idênticas condições, 9 pessoas na cidade de Viamão-RS, das quais 4 morreram ("O Estado de São Paulo", de 9.7.95);
>
> - em setembro de 1995, decisão da Juíza do 1º Tribunal do Júri de São Paulo - considerada "revolucionária" - decretou a prisão e mandou a julgamento, por homicídio duplamente qualificado (com base na Lei dos Crimes Hediondos - Lei nº 8.072, de 1990), vendedor autônomo de automóveis, o qual, em 1993, durante "racha", atravessara farol vermelho em alta velocidade, causando a morte de taxista (ouvido a respeito, assim se manifestou o criminalista MÁRCIO THOMAZ BASTOS: "Está na moda. É uma forma de os juízes atenderem ao apelo da sociedade, mas não está certo". - "O Estado de São Paulo", de 16.9.95).

E o Juiz ANTÔNIO BENEDITO DO NASCIMENTO, de São Paulo, em trabalho publicado em maio de 1995, chegou a externar expectativa nessa transformação - representada pelo indiciamento (também em Curitiba-PR) de motorista completamente embriagado (que teria sido o causador da morte de 5 pessoas e de lesões corporais graves em outras duas) e pela pronúncia (em São Paulo - Capital) de motorista envolvido em disputa de "rachas" (por tríplice homicídio e nove tentativas de morte) -, nos seguintes termos:

> "Entre as hipóteses sintomáticas de dolo eventual, estão, com certeza, os acidentes provocados pelo excesso de velocidade aliado à embriaguez, e aqueles oriundos dos denominados "rachas". Embora seja prática costumeira em nosso país o lançamento de tais ocorrências na vala comum dos crimes culposos, o procedimento, em episódios recentes, talvez represente aquela tão aguardada e necessária "revolução copernicana" no enfoque da matéria, o que, por certo, contribuirá para que o Brasil desça do pódio de país recordista de mortos e feridos no trânsito." (Delitos de Trânsito: Culpa Consciente ou Dolo Eventual?, in Revista dos Tribunais, vol. 715, pág. 409).

Indubidosa, portanto, a assimilação crescente da idéia de que, hoje, determinados delitos de trânsito não podem continuar a ser aceitos de modo complacente, pois, como advertiu o Min. JESUS COSTA LIMA, do Superior Tribunal de Justiça, "é preciso que a Justiça encontre resposta legal pronta e eficaz para evitar que se propague a criminalidade de motoristas que fazem de suas máquinas instrumentos de crimes bárbaros atingindo inocentes e indefesas vítimas." (HC 3.479 -1 - SP, in D.J. de 5.6.95 - impetração em favor de estudante de 19 anos, denunciado pela prática de 7 homicídios dolosos e 7 lesões corporais, em corrida de automóvel - "racha" -, buscando fosse cassada a prisão preventiva).

No Supremo Tribunal Federal, não poderia ser mais expressiva, sob tal tendência, a parte da ementa com que o Min. CELSO DE MELLO resumiu o julgado proferido no HC 71.800-1 - RS, verbis:

> "HABEAS CORPUS - JÚRI - QUESITOS - ALEGAÇÃO DE NULIDADE

INOCORRÊNCIA - "RACHA" AUTOMOBILÍSTICO - VÍTIMAS FATAIS - HOMICÍDIO DOLOSO - RECONHECIMENTO DE DOLO EVENTUAL - PEDIDO INDEFERIDO.

- A conduta social desajustada daquele que, agindo com intensa reprovabilidade ético-jurídica, participa, com o seu veículo automotor, de inaceitável disputa automobilística realizada em plena via pública, nesta desenvolvendo velocidade exagerada

- além de ensejar a possibilidade de reconhecimento do dolo eventual inerente a esse comportamento do agente -, justifica a especial exasperação da pena, motivada pela necessidade de o Estado responder, grave e energicamente, à atitude de quem, em assim agindo, comete os delitos de homicídio doloso e de lesões corporais

"....."

(Primeira Turma, unânime, a 20.6.95, in D.J. de 3.5.96 - impetração em favor de condenado à pena de 10 anos e 6 meses de reclusão pela prática de homicídio simples (duas vezes) e de lesões corporais, in Ementário nº 1.826-01, pág. 159).

Do ponto de vista do reconhecimento do dolo eventual em crimes de trânsito - presentes determinadas circunstâncias fáticas -, impõe-se referir que o Supremo Tribunal Federal, ao julgar, em 26.3.85, o HC 62.677-7 - SC, havia admitido a validez dessa possibilidade, nos termos do seguinte voto do Min. CORDEIRO GUERRA:

"Não se discute que o habeas corpus não é meio idôneo para verificação ou não do dolo. A questão que se põe nestes autos é a de saber-se se entre a acusação por dolo eventual, e a defesa baseada na culpa consciente - dolo próxima, optando por esta, o júri violou a evidência, a prova dos autos, abusando de suas atribuições.

Creio que entre duas teses igualmente válidas, o júri pode exercer a sua soberania, sem merecer censura.

De fato, a distinção entre culpa e dolo eventual é das mais difíceis.

Tudo se resume, como diz o suíço Paul Logoz em saber-se se o agente agiu na inconsiderada persuasão de que o evento não ocorresse - culpa grave; ou se agiu por motivo egoístico, ainda que sua ação, eventualmente, pudesse ocasionar o evento danoso e previsível, e, não obstante, prossegue com a ação.

Na espécie, embriagado, com máxima imprudência, por prazer, o paciente produziu morte e ferimentos com o automóvel que dirigia, embora não quisesse o resultado.

Entendeu o acórdão que, nessa hipótese, configura-se o dolo eventual e determinou a submissão do réu a novo júri.

Embora compreensível a decisão do júri, não se pode dizer exorbitante o entendimento do tribunal em face da prova dos autos, que examinou, para ter como aberrante a conclusão dos jurados. Assim julgando também não se poderá dizer que exorbitou, pois devolveu ao Tribunal Popular a oportunidade de dizer, definitivamente, se o réu agiu com dolo eventual ou culpa consciente". (Segunda Turma, unânime, in Ementário nº 1.374-1, págs. 157/8).

Em contrapartida à inclinação crescente pelo reconhecimento do dolo eventual em casos de embriaguez conjugada com o excesso de velocidade - traduzida, inequivocamente, na busca de maior severidade repressiva -, não se pode deixar de mencionar o debate que ela já suscita - em torno da sua própria legitimidade penal (no Rio Grande do Sul, por exemplo, ANDRÉ LUIS CALLEGARI, adepto da teoria do consentimento, formulou crítica às decisões locais que adotaram a modalidade de responsabilização penal, porque "não é possível afirmar, como querem alguns aplicadores do direito de nosso Estado, que da conduta daquele que se embriaga, dirige em velocidade elevada e fere ou mata mais de uma pessoa, que estaria agindo com dolo eventual, visto que em tal conduta não há manifestação de vontade do agente em relação ao resultado." - Dolo Eventual, Culpa Consciente e Acidentes de Trânsito, in Estudos Jurídicos, vol. 28, nº 74, set/dez 1995, pág. 39).

Releva acrescentar, ainda, que o estágio imprevidente da legislação penal relativa aos delitos de trânsito obteve, recentemente, solene afirmação do Presidente FERNANDO HENRIQUE CARDOSO, que, inteirado dos grandes temas propostos pelo Projeto do Código de Trânsito Brasileiro, assim se manifestou:

"....

Eu não vou descuidar dos outros aspectos, que ainda não foram mencionados. Mas eu sei que estão no âmago dessa proposta, ou melhor, desse abaixo-assinado de milhões de pessoas que nos trazem aqui. A questão do Código de Trânsito, a nova legislação que está no Congresso.

Houve uma proposta do Executivo que sofreu algumas modificações. Nós vamos ajustar essas modificações. Há questões, como vocês sabem, quanto à municipalização, quanto à responsabilidade, quanto ao Ministério dos Transportes, o Ministério da Justiça, mas tudo isso com boa vontade, com compreensão e com decisão se resolve e, naturalmente pediremos aos nossos líderes no Senado que agilizem a definição dessas regras, porque há um aspecto que dói muito é o da impunidade.

A impunidade nessa matéria ela é alentadora de novos acidentes porque, na verdade, as vítimas, na maior parte das vezes, não são as responsáveis. Pode ser que seja tempo bom, estrada boa, mas quem sofre não é necessariamente quem está conduzindo. Muitas vezes é um outro carro que vem e abalroa, e muitas vezes é um comportamento, eu diria uma palavra dura, criminoso. E, nesse caso, tem que ser punido, tem que haver punibilidade. Tem que ser punido.

Nós, no Brasil, temos que começar a mudar nossa atitude de condescendência nos vários aspectos da vida social que requerem exemplaridade. Esse é um. Não se trata de vingança. Ninguém tem esse espírito. Esse espírito não ajuda, não é isso, é de educação. E parte desse processo educativo implica também na disciplina e no rigor da pena quando a pessoa atua irresponsavelmente. Isso que se cobra, com razão, do Estado, na corrupção, no desmazelo que também tem que haver punição, nós temos que cobrar em geral e, sobretudo, quando há vítimas fatais.

Então eu acredito que esse aspecto que diz respeito, talvez mais ao Código Penal do que ao Código de Trânsito, mas são questões que se resolvem. Se pertence ao Código Penal, que se ponha no Código Penal, simultaneamente. Sempre há soluções. Não se deve colocar um obstáculo à solução de um problema dessa gravidade, simplesmente porque tecnicamente isto ou aquilo. Técnicos existem para inventar soluções. A sociedade clama por soluções.

No dia de hoje, o que eu queria reafirmar, além dos agradecimentos já feitos e reiterados, é dizer-lhes que nós vamos cuidar do assunto e que os Ministros das áreas competentes no caso agora da legislação, de Transportes e da Justiça, que têm que se entender, já estão incumbidos por mim de uma negociação com o Congresso para que nós tenhamos esse assunto equacionado através da legislação. E o resto são campanhas contínuas.

"....."

(Palavras pronunciadas em solenidade que marcou o Dia Nacional pela Paz nas Estradas - data de Prevenção de Acidentes, 25.7.95; íntegra do discurso in Gazeta Mercantil, edição de 26.7.95).

XXXII

O Chefe do Executivo, na linha do que teria informado a decisão governamental de 1993 - em enviar o Projeto ao Congresso Nacional sem o capítulo relativo aos crimes de trânsito -, enunciou a maior afeição da matéria com o Código Penal.

Colocado, uma vez mais, o questionamento preliminar da adequação da sede legal para a definição dos crimes de trânsito, surgem, neste passo, a oportunidade e a conveniência de enfrentá-lo - até a título de prevenir eventual controvérsia nesta etapa do processo legislativo -, partindo-se, porém, da certeza de que a discussão não é nova.

Há muito tempo - no estudo publicado em 1962, HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, embora reconhecendo que a matéria deveria constar do Código Penal, optava pela imediata elaboração de lei repressora dos crimes de automóveis, firme na constatação, já perceptível àquela época , da improbabilidade da anunciada reforma penal (in Revista Forense, vol. 200, pág. 32).

"Na formulação desse tipo de lei" - acrescentava, em 1972, o saudoso penalista, ao justificar anteprojeto de lei elaborado por Comissão Especial instituída pelo Conselho Federal da OAB - " são diversos os critérios utilizados.":

> "Ora, a parte criminal se insere nos próprios Códigos de Trânsito, ora, está contida em lei especial, independente do Código de Trânsito, ora está inserida em dispositivos isolados do Código Penal e da Lei de Contravenções Penais. Este último é o sistema do Direito brasileiro. Ele tem a desvantagem de seu caráter fragmentário e da subordinação desses delitos (que são os campeões absolutos das estatísticas criminais) às regras gerais do processo, evidentemente inaplicáveis." (Os Ilícitos Penais do Trânsito e sua Repressão, in Revista de Direito Penal, ns. 7/8, pág. 19).

Entre essas alternativas, parece que JOÃO MARCELO DE ARAÚJO JR. endossou a clara preferência pela primeira - a da inserção das normas penais no Código de Trânsito -, externada por WALDYR DE ABREU, em sua obra "Aspectos Penais do Direito Rodoviário (Instituto de Pesquisa Rodoviária, Rio de Janeiro, 1975, pág. 74), "que, assim, passaria a ter caráter penal e não exclusivamente administrativo, até porque, definindo infrações administrativas, perdem os Códigos de Trânsito muito de sua força repressiva. Sua sugestão é no sentido de que poderíamos num corpo legal único encerrar todas as infrações de trânsito, como contravenções penais." " (ob. cit., pág. 31).

A par do inequívoco respaldo doutrinário à reintrodução do capítulo penal no Projeto do Código de Trânsito Brasileiro - em iniciativa meritória da Comissão Especial da Câmara dos Deputados, é preciso não perder de vista fator extrajudicial, mas de decisivo efeito prático: a esta altura, qualquer providência tendente à sua retirada, quer para incluí-lo no bojo da reforma penal, quer para contemplá-lo em lei especial (esta, sem dúvida, a opção ideal), implicaria, inevitavelmente, o reinício de novo processo legislativo, com todas as injunções daí decorrentes, mantendo-se, quem sabe, a criticada indefinição na tutela dos bens e interesses jurídicos atingidos pelos acidentes de trânsito.

De qualquer modo, vale ter presente a posição de GERALDO DE FARIAS LEMOS PINHEIRO - outro tratadista de nomeada na matéria dos delitos de trânsito -, assumida em 1979:

> "Oxalá que alguém possa, algum dia, mandar rever a obsoleta legislação de trânsito revogando, ainda, a famigerada Lei nº 4.611, de 2.4.65, que tantos prejuízos tem causado à boa distribuição da Justiça, e, por fim, que se tenha uma lei penal de trânsito, seja incluída no texto do Código Nacional de Trânsito, seja em estatuto especial.
>
> Não custa nada ter esperança." (Ilícito de Trânsito, in Revista dos Tribunais, vol. 525, pág. 297; registre-se, de passagem: I) a imediata derrogação da Lei nº 4.611, de 1965, com o advento da Constituição de 1988, que, no seu art. 129, I, atribuiu ao Ministério Público a titularidade exclusiva da ação penal pública; II) no HC 68.739 - DF, o Min. SEPÚLVEDA PERTENCE consolidou as conseqüências dessa privatividade sobre o sistema processual precedente, já proclamadas pelo Supremo Tribunal Federal: "3. A primeira delas foi a proscrição de regras que outorgavam a iniciativa do processo penal a outros órgãos estatais, não jurisdicionais, mas estranhos ao Ministério Público: assim, aos comandantes militares, nos procedimentos especiais pelos crimes de deserção (CPPM, art. 454 ss.) ou insubmissão (CPPM, art. 463 ss.) - matéria versada pelo Plenário no HC 67.931, 18.4.90, Moreira Alves -, como também à autoridade policial, no procedimento sumário das contravenções (CPP, arts. 26 e 531) e dos crimes culposos e lesões corporais (Leis nº 4.611/65) - cuja caducidade, em face da constituição superveniente, esta Turma já reconheceu (RE 130.273, 13.8.91, ILMAR GALVÃO); a outra, pelo mesmo motivo, é a abolição do procedimento penal por iniciativa do Juiz, nas mesmas hipóteses referidas de procedimento sumário." - in R.T.J. 138/526; e III) não obstante o reconhecimento, em 1991, da caducidade da Lei nº 4.611, de 1965, a Lei nº 9.099, de 26.9.95 - que "Dispõe sobre os Juizados Cíveis e Criminais e dá outras providências" - acabou por incluí-la na cláusula final de revogação - art. 97).

Definitivamente, portanto, a indiscutível natureza penal da matéria versada no Capítulo XIX não serve de óbice à sua manutenção no Projeto do Código de Trânsito Brasileiro: o Senado Federal, por esse fundamento, não se vê obrigado a dele abdicar, bastando, simplesmente, atentar para a necessidade técnico-legislativa de evitar a sobreposição de Códigos - como chegou a projetar a Comissão Especial da Câmara dos Deputados (nos artigos 301 e 302) -, o de Trânsito acrescentando parágrafos em dispositivos do Penal.

XXXIII

A esta altura, diante da **inexistência** de impedimento à **permanência** do Capítulo XIX no Projeto do Código de Trânsito Brasileiro (como se pensa ter **demonstrado**), há, **ainda**, outros elementos a **instruir** este **Relatório**, relacionados com os vários **Projetos de Lei** - que consubstanciam propostas de **direito novo** - apresentados com a **finalidade** de dispor sobre os **delitos de trânsito.**

A partir de **1988**, foram submetidas à apreciação das duas Casas do Congresso Nacional estas proposições:

Projeto de Lei nº 825-A, de 1988
(Do Poder Executivo)

"Art. 1º - Dirigir veículo em via pública, embarcação em águas públicas ou aeronave, pondo em perigo a segurança alheia:

Pena - detenção, de **seis meses a dois anos, e multa.**

Parágrafo único. Se do fato resultar **lesão corporal** de natureza **grave**, definida nos §§ 1º e 2º do art. 129 do Código Penal, a pena é aplicada em **dobro**; se resultar **morte**, será aplicada em **triplo.**

Art. 2º - Dirigir veículo em via pública, embarcação em águas públicas ou aeronave, sob o efeito de **bebida alcoólica**, de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

Pena: detenção, de **dois meses a um ano, e multa**, se o fato não constituir o crime definido no artigo anterior.

Art. 3º - Ficam revogados o **art. 34** do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 e a Lei nº 4611, de 2 de abril de 1965, mantendo-se o rito nela previsto nos processos em curso.

Art. 4º - ....."

(Retirado pelo autor em 22.11.89).

Projeto de Lei nº 1.445, de 1988
(Do Sr. José Yunes)

"Art. 1º - Passa o **art. 121 do Código Penal** a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"Art. 121 .....

§ 5º - No homicídio culposo, a pena é aplicada em **dobro** se o crime resulta de negligência, imperícia ou imprudência na **condução de veículo automotor.**"

Art. 2º - Acrescente-se o seguinte parágrafo ao **art. 129 da Código Penal:**

"Art. 129 ....."

§ 6º - No caso do **§ 1º** a pena será aplicada em **dobro** quando a lesão corporal foi resultante de negligência, imperícia ou imprudência na **condução de veículo automotor**".

Art. 3º - ....."

(Arquivado definitivamente em 2.2.91).

Projeto de Lei nº 1.784, de 1989
(Do Sr. Carlos Cardinal)

"Art. 1º - Quando resultar em **lesão grave** ou **morte** da vítima do acidente culposo de trânsito, o motorista do veículo terá a pena agravada de **um terço**, com **suspensão**, por **cinco anos**, da **licença** para dirigir, cumprida aquela pena.

Parágrafo único. O motorista, no caso deste artigo, deverá ser submetido, novamente, a exame de habilitação.

Art. 2º - Se o motorista estiver dirigindo **embriagado** ou sob efeito de substância tóxica, o juiz poderá aplicar a pena acessória, de inabilitação **permanente** para dirigir veículos.

Art. 3º - A **multa** não será inferior, no caso de infração da lei de trânsito, a um salário de referência, o **dobro** quando a **reincidência** ocorrer no mesmo ano da primeira punição.

Art. 4º - ....."

(Arquivado definitivamente em 16.5.94).

Projeto de Lei nº 2.208, de 1989
(Do Sr. Jorge Arbage)

"Art. 1º - É considerado **crime** a condução de veículo automotor de via terrestre em **estado de embriaguez.**

Pena - detenção, de **três meses a um ano** ou multa de NCz$ 1.000,00 (um mil cruzados novos) a 3.000,00 (três mil cruzados novos).

§ 1º - Se o condutor provocar acidente com **lesão corporal** a outrem, ainda que de natureza leve:

Pena - detenção, de **seis a dezoito meses.**

§ 2º - Se resultar **lesão corporal** de natureza grave.

Pena - **reclusão, de cinco a oito anos.**

§ 3º - Se resultar **lesão corporal seguida de morte:**

Pena - **reclusão, de oito a quinze anos.**

§ 4º - A pena de multa prevista neste artigo será atualizada monetariamente a cada três meses.

Art. 2º - ....."

(Arquivado definitivamente em 2.2.91).

Projeto de Lei nº 2.351, de 1989
(Do Sr. Ney Lopes)

"Art. 1º - Altera a redação do **art. 121 § 4º do Código Penal Brasileiro** (Decreto-lei nº 2.848, de 7.12.40, atualizado pela Lei nº 7.209, de 11.7.84, e pela Lei nº 7.251, de 19.11.84), na forma seguinte:

"Art. 121 .....

§ 4º - **No homicídio culposo a pena é** aumentada:

I - de um terço, se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as conseqüências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante;

II - **da metade,** quando, sendo o crime cometido na condução de veículo automotor, o seu condutor esteja, no momento do ato, comprovadamente sob os **efeitos do álcool** ou de substância análoga."

Art. 2º - ....."

(Arquivado definitivamente em 3.4.91).

Projeto de Lei nº 4.265-A, de 1989
(Do Sr. Paulo Mourão)

"Art. 1º - É considerado **crime** a condução de veículo em via pública por motorista em **estado de embriaguez** ou **sem habilitação** ou em **excesso de velocidade.**

Art. 2º - Para os efeitos do artigo anterior, serão observadas as seguintes disposições:

§ 1º - Dirigir em **estado de embriaguez:**

Pena - **Suspensão** da carteira por **seis meses,** se **reincidente** suspensão da carteira por **dois anos.**

I - Se resultar **lesão corporal:**

Pena - de **reclusão, de três a sete anos;**

II - Se resultar **lesão corporal** de natureza **grave:**

Pena - de **reclusão,** de quatro a **oito anos;**

III - Se resultar **lesão corporal** seguida de **morte:**

Pena - de **reclusão,** de **dez** a **quinze anos.**

§ 2º - Dirigir **sem habilitação:**

Pena - de detenção de cinco a trinta dias, se reincidente de trinta a um ano, para o **condutor** do veículo e multa de dez salários referência para o **proprietário** do veículo, se reincidente suspensão da Carteira por seis meses e multa.

§ 3º - Dirigir em **alta velocidade:**

Pena - Suspensão da Carteira de habilitação por seis meses, se reincidente, suspensão da Carteira por dois anos.

§ 4º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos 2º e 3º, nos casos de lesão corporal, de lesão corporal grave ou de lesão corporal seguida de morte, aplicam-

se as mesmas penas a que aludem os incisos I, II e III do § 1º.

Art. 3º - Além das penas previstas no artigo anterior, a carteira nacional de habilitação do réu condenado ficará suspensa até o final de cumprimento da pena privativa de liberdade.

Art. 4º - Em qualquer das hipóteses previstas no art. 2º, sempre que ocorrer lesão corporal que implique em incapacidade permanente para o trabalho, ou lesão corporal seguida de morte, o agente indenizará a vítima ou seus familiares, em quantum a ser determinado pelo juiz, na sentença condenatória.

Art. 5º - As penas determinadas nos artigos anteriores poderão ser transformadas em trabalho gratuito em instituições assistenciais, se o réu for primário e a critério do juiz.

Art. 6º - ....."

(Arquivado definitivamente em 28.7.92).

Projeto de Lei nº 1.764, de 1991
(Da Sra. Sandra Cavalcanti)

"Art. 1º - São considerados inafiançáveis os crimes culposos de lesões corporais de natureza grave, ou seguidas de morte, e de homicídio, praticados por condutores de veículos em via terrestre.

Art. 2º - No caso do artigo anterior, as penas previstas nos §§ 3º e 4º do art. 121 e §§ 1º, 2º e 3º do art. 129, do Código Penal (Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940) são aumentadas de um terço, cumulativamente, com multa de trezentos e sessenta dias-multa.

Art. 3º - Nos crimes previstos nesta lei, o juiz sempre aplicará pena acessória de indenização a ser paga à vítima ou seus dependentes, no caso de morte.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo será paga mensalmente, por período nunca inferior a cinco anos.

Art. 4º - ....."

(Arquivado definitivamente em 2.7.92).

Projeto de Lei nº 134, de 1995
(Do Sr. Elias Murad)

"Art. 1º - O § 3º do art. 121 do Código Penal passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 121 - .....

§ 3º - se o homicídio é culposo.

Pena - reclusão de um a três anos."

Art. 2º - Nos delitos de trânsito culposos em que o condutor de veículo estiver sob o efeito indevido de substâncias entorpecentes ou bebidas alcoólicas, as sanções passam a ser as seguintes:

a) se resultar homicídio culposo.

Pena - reclusão de dois a seis anos;
b) se resultar lesão corporal de natureza grave.

Pena - reclusão de dois a três anos;

c) se resultar lesão corporal seguida de morte.

Pena - reclusão de três a quatro anos.

§ 1º - Aumenta-se a pena de um terço se ocorrer qualquer das hipóteses do art. 121, § 4º.

Art. 3º - Ocorrendo delito de trânsito os condutores de veículos envolvidos serão imediatamente submetidos a exame próprio para a verificação do uso indevido de tóxicos ou bebidas alcoólicas.

Art. 4º - A pena privativa de liberdade será aplicada cumulativamente com a suspensão de autorização ou de habilitação para dirigir veículo, não podendo ser substituída, nos casos do artigo 2º desta lei.

Art. 5º - Recolhido ao estabelecimento penal, mesmo sob custódia, o dependente de tóxicos ou do álcool será submetido a tratamento especializado, por determinação do juiz, custeado por ele próprio ou seu representante legal ou pelo Estado quando carente de recursos.

Art. 6º - A pena será cumprida em estabelecimento próprio para esta natureza de delito, onde serão

ministrados cursos sobre educação para o trânsito e valorização da vida e integridade da pessoa humana e as graves conseqüências da violação desses direitos.

Art. 7º - ....."

(Arquivado definitivamente em 11.3.96).

Projeto de Lei nº 424, de 1995
(Do Sr. Enio Bacci)

"Art. 1º - Ao **artigo 121 do Código Penal**, Decreto-Lei nº 2.848 de 07 de dezembro de 1940, acrescem-se os parágrafos 6º e 7º, com a seguinte redação:

"Art. 121 - .....

§ 6º - No **homicídio culposo** a pena é aumentada em **dobro** se o crime resulta de culpa na modalidade de imprudência do agente causador, em acidentes de trânsito.

§ 7º - No **homicídio culposo** a pena é aumentada em **triplo**, se o crime resulta de acidente de trânsito causado por motorista **embriagado.**"

Art. 2º - Ao **artigo 129 do Código Penal** no seu **§ 8º** dá-se a seguinte redação:

§ 8º - Aplica-se igualmente à lesão culposa o disposto nos parágrafos 5º, 6º e 7º do art. 121.

Art. 3º - ....."

(anexado)

Projeto de Lei nº 483, de 1995
(Do Sr. João Leão)

"Art. 1º - Enquadrar-se-á como **homicídio doloso** previsto no **art. 121 caput do Código Penal** (Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940), com pena prevista de **06 a 20 anos**, o crime que resulte de ação praticada por condutor de veículos automotores quando sob **efeito de álcool** ou de drogas estimulantes.

Art. 2º - Enquadrar-se-á como **lesões corporais dolosas** previstas no **art. 129 e seus parágrafos primeiro e segundo**, com pena prevista **até 08 anos**, o crime que resulte de ação praticada por condutor de veículos automotores quando sob **efeito de álcool** ou de drogas estimulantes.

Art. 3º - ....."

(Em tramitação nas Comissões).

Projeto de Lei nº 615, de 1995
(Do Sr. Valdemar Costa Neto)

"Art. 1º - Acrescenta-se o **inciso VI** no **§ 2º do art. 121 do Código Penal** com a seguinte redação:

"Art. 121 - .....

§ 2º .....
VI - por acidente de trânsito."

Art. 2º ....."

(Apensado ao PL 134/95).

Projeto de Lei nº 1.397, de 1995
(Do Sr. Hermes Parcianello)

"Art. 1º - Constitui crime **inafiançavel** dirigir veículo automotor em via pública em estado de **embriaguez alcoólica.**

Pena - detenção de **1** (um) a **2** (dois) **anos e multa.**

Parágrafo único. Incide na mesma pena quem **confiar, entregar** ou **facilitar** o uso de veículo a pessoa **não habilitada, cassada** ou com direito de dirigir **suspenso** ou ainda a quem por seu estado físico ou psíquico, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança.

Art. 2º - Considera-se **estado de embriaguez** para efeito desta lei, a constatação, no exame próprio, de dosagem igual ou superior a **6** (seis) **decigramas** de álcool por litro de sangue.

Art. 3º - Presume-se perigoso o condenado por motivo de crime de direção em estado de embriaguez alcoólica.

Art. 4º - Havendo suspeita de que o motorista esteja embriagado, **será** submetido de imediato ao exame próprio para constatação da embriaguez, no local, ou no Departamento de Medicina Legal mais próximo.

Parágrafo único. A **recusa** de submeter-se ao exame caracteriza **crime de desobediência.**

Art. 5º - A pena privativa de liberdade será executada em estabelecimento próprio para os delitos de trânsito.

Art. 6º - ....."

(Em tramitação nas Comissões).

Projeto de Lei do Senado nº 06, de 1996

(Do Senador Romeu Tuma)

"Art. 1º - Será incurso nas penas do tipo criminal **doloso** o agente que cometer crime mediante o uso de veículo automotor para fins de locomoção, transporte de pessoas ou carga, ou lazer, **invadindo** área privativa de pedestre ou banhista, **extrapolando** delimitação de área especial de circulação pública, **desobedecendo** sinal luminoso ou ordem policial de parada obrigatória, **transitando em velocidade superior à** permitida para o local, ou **disputando corrida** por espírito de emulação.

Art. 2º - ....."

(Aguardando parecer - 12.3.96)

Projeto de Lei do Senado nº 14, de 1996

(Do Senador Carlos Bezerra)

"Art. 1º - Aplicar-se-á ao crime de **homicídio culposo,** resultante de acidente de trânsito, a pena de detenção de 3 (três) a 9 (nove) **anos.**

Art. 2º - Aplicar-se-á ao crime de **lesão corporal culposa,** resultante de acidente de trânsito, a pena de detenção, de 1 (um) a 4 (quatro) anos.

Art. 3º - Aumentar-se-á de **metade** a pena aplicável ao agente que cometer qualquer dos delitos de trânsito de que tratam os artigos anteriores desta lei, se ele estiver, voluntária ou culposamente, dirigindo:

I - sob o efeito de **bebida alcoólica** ou de substância que produza conseqüência análoga;

II - em **excesso de velocidade.**

Art. 4º - Os condutores de veículos que se envolvem em acidente de trânsito com vítimas **serão,** dentro do prazo de duas horas, a contar da ocorrência do evento, submetidos a exame médico-legal para verificação da existência de efeito de bebida alcoólica ou de substância que produza conseqüência análoga.

Art. 5º - Nos delitos de trânsito de que trata esta lei **não haverá substituição** da pena privativa de liberdade se a condenação do agente exceder a 4 (quatro) anos.

Art. 6º - ....."

(**Submetido** à Comissão Especial incumbida de emitir parecer sobre o PLC nº 73, de 1994, em 25.1.96).

Basicamente, as propostas congressuais oferecidas **antes e depois** do Projeto de Lei da Câmara nº 73, de **1994, se fixam** na **tendência hodierna de reduzir** a **solução** do problema à dimensão do **mero agravamento** das penas **privativas de liberdade** - orientação **genérica** que tem por si a sedução da **aparente** simplicidade.

Bem vista, contudo, a **particularização** das normas penais propostas **independentemente** ao Projeto do Código de Trânsito Brasileiro, sobressaem a **constante preocupação** em combater a **embriaguez ao volante** (objeto, **também,** de proposição originária do **Poder Executivo**) e, em **menor** intensidade, a **inquietação** com o **direito** da vítima, **prejudicada** pela ação **danosa** do acidente, em obter a **devida** indenização patrimonial.

XXXIV

Mas, em **todos** os tempos, das proposições que tramitaram perante o Congresso Nacional, a **peça básica,** na **avaliação** do Capítulo XIX em causa, é a que **foi assumida** pelo saudoso Senador NELSON CARNEIRO (conforme **justificativa** feita da **tribuna,** em sessão de

20.9.73), correspondente à integra de anteprojeto de lei elaborado por Comissão de alto nível - que o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil instituíra, precisamente, "para reexaminar a vigente legislação relativa aos ilícitos penais cometidos na circulação de veículos, tendo presente o grave problema que constituem os acidentes de trânsito em nosso país". (Os Ilícitos Penais do Trânsito e sua Repressão - Relatório da Comissão Especial -, In Revista de Direito Penal, nºs 7/8, pág. 7)

Integrada pelos Conselheiros IVO D'AQUINO - Presidente, HELENO CLÁUDIO FRAGOSO - Relator, CARLOS DE ARAÚJO LIMA, SERRANO NEVES e EVARISTO DE MORAIS FILHO, a Comissão optara pela feitura de lei especial, "que defina todas as infrações penais relativas à circulação de veículos ou com ela relacionadas e que regule o seu processo e julgamento, inclusive da responsabilidade civil pelo ressarcimento do dano. Essa lei revogaria expressamente todos os dispositivos legais sobre a matéria, espalhados pelo Código Penal, pela Lei das Contravenções Penais e por leis extravagantes. Evidentemente se aplicarão aos crimes e contravenções, previstos nesta lei todos os princípios gerais do Código Penal que não forem por ela alterados." (Relatório citado, pág. 19).

Esta, pois, a origem e os limites que distinguem o Projeto de Lei do Senado nº 106, de 1973, estruturado em seis capítulos, dos quais merecem transcritos os três primeiros, referentes às disposições gerais ("que modificam o Direito Penal vigente, introduzindo normas especiais principalmente sobre as penas e sua aplicação nos delitos de trânsito"), à definição dos crimes cometidos na circulação de veículos, bem como das respectivas punições, e à das contravenções penais:

CAPÍTULO 1

Disposições Gerais

Art. 1º - Os crimes e contravenções cometidos na condução de veículos ou com ela relacionados são definidos nesta lei, ressalvadas as disposições legais que permanecem em vigor.

Interdição para Conduzir Veículo Motorizado

Art. 2º - A interdição para conduzir veículo motorizado pode ser imposta como pena principal, isolada ou cumulativamente com outras penas, ou pena acessória e como medida de segurança.

Pena de Interdição

Art. 3º - A pena de interdição para conduzir veículo motorizado tem a duração de dois meses a dois anos.

Início da Pena de Interdição

Parágrafo único. A pena de interdição inicia-se quando transita em julgado a sentença condenatória. O condenado devolverá à autoridade policial ou judiciária a carteira de habilitação, se for condutor habilitado, dentro do prazo de 48 horas, após a intimação realizada para tal efeito.

Interdição como Pena Acessória

Art. 4º - É facultativa, como pena acessória, a interdição para conduzir veículo motorizado, se o réu for primário, e obrigatória, se reincidente em infração penal relativa à circulação de veículos.

Duração de Pena Acessória

§ 1º - A pena acessória de interdição para conduzir veículo motorizado terá a duração prevista no art. 3º.

Cabimento da Pena Acessória

§ 2º - Quando não expressamente cominada ao fato punível, a pena de interdição deve ser imposta ao réu primário em infração penais cometidas na direção de veículo, sempre que as circunstâncias do fato revelarem a violação particularmente reprovável dos deveres que incumbem aos condutores de veículos.

Interdição para Conduzir Veículo Motorizado como Medida de Segurança

§ 5º - Ao condenado por crime cometido na direção de veículo motorizado deve ser cassada a licença para conduzir ou proibida a concessão, se ele não a possuir pelo prazo de um a dois anos, se as circunstâncias do fato e os antecedentes do condenado revelam inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a incolumidade alheia.

Execução Imediata da Medida de Segurança

§ 1º - Quanto à medida de segurança prevista neste artigo, não terá efeito

suspensivo o recurso interposto contra a sentença que a impuser. Se o condenado for condutor habilitado, devolverá à autoridade policial ou judiciária a carteira de habilitação dentro no prazo de 48 horas após a intimação realizada para tal efeito.

§ 2º - Se antes de expirado o prazo estabelecido é verificada a cessação do perigo condicionante da interdição, esta é revogada; mas, se o perigo persiste ao término daquele prazo, prorroga-se este enquanto não cessa aquele.

§ 3º - A cassação da licença e a proibição de sua concessão devem ser determinadas mesmo no caso de absolvição do réu por inimputabilidade.

§ 4º - A interdição no caso de que trata este artigo pode abranger todo tipo de veículo motorizado ou limitar-se a um deles.

Interdição Aplicada ao Réu Preso

Art. 6º - A interdição para conduzir veículo motorizado não se inicia enquanto o réu estiver cumprindo pena privativa da liberdade.

Comunicação da Interdição ao CONTRAN e ao DETRAN

Art. 7º - A interdição para conduzir veículo motorizado será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao CONTRAN e ao DETRAN do Estado em que o condenado tiver domicílio.

Circunstâncias Agravantes

Art. 8º - São circunstâncias que sempre agravam as penas das infrações penais previstas nesta lei, ter o agente cometido a infração:

a) em estado de embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos;

b) com perigo para duas ou mais pessoas ou com risco de grave dano patrimonial.

c) sem possuir habilitação para dirigir o veículo que conduzia;

d) sendo motorista profissional;

e) utilizando veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;

f) utilizando veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas;

g) sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada ao pedestre.

Circunstâncias Atenuantes

Art. 9º - São circunstâncias que sempre atenuam a pena ter sido a infração cometida:

a) concorrendo culpa de outrem;

b) concorrendo defeito ou omissão na construção ou na conservação da rodovia ou da sinalização;

c) concorrendo deficiência técnica na fabricação do veículo.

Réu Menor de 21 Anos

Art. 10. Nas infrações penais de que trata esta lei não terá qualquer efeito jurídico o fato de contar o agente menos de 21 anos, salvo no que tange ao estabelecimento em que deve ser internado para o cumprimento da pena privativa da liberdade.

Perdão Judicial

Art. 11. O juiz pode deixar de aplicar a pena privativa da liberdade quando o acidente causa morte ou lesão corporal exclusivamente em cônjuge, ascendente, descendente, adotante ou adotado, afim em linha reta ou pessoa com a qual o agente vive maritalmente.

Suspensão Condicional da Pena

Art. 12. A sentença especificará as condições a que fica subordinada a suspensão condicional da pena, nos casos em que puder ser concedida ao condenado, devendo prever particularmente a obrigação de reparar o dano em prazo a ser determinado na sentença.

Parágrafo único. O juiz pode subordinar a suspensão condicional da pena ao cumprimento de medidas de caráter educativo.

CAPÍTULO 2
Dos Crimes Cometidos na Circulação de Veículos

Homicídio Culposo

Art. 13. O homicídio culposo cometido na direção de veículo motorizado será punido com a pena de **detenção de um a quatro anos**, pagamento não excedente a **200 dias-multa** e **interdição** para conduzir veículo motorizado.

Lesão Corporal Culposa

Art. 14. A ofensa culposa à integridade corporal ou à saúde de outrem cometida na direção de veículo motorizado será punida com a pena de **detenção de quatro meses a um ano** e pagamento não excedente a **noventa dias-multa.**

Lesão Corporal Leve

§ 1º - Se a lesão é leve, o juiz pode aplicar exclusivamente a pena patrimonial.

Lesão Corporal Grave

§ 2º - Se a lesão é grave, a pena privativa de liberdade será aumentada de **um terço até a metade**, e a pena patrimonial pode ser aumentada até o **dobro**. Neste caso, aplica-se também a pena de interdição para conduzir veículo motorizado.

Omissão de Socorro

Art. 15. Causar na direção de veículo motorizado, ainda que sem culpa, acidente de trânsito de que resulte dano pessoal, e, em seguida, afastar-se do local sem prestar socorro à vítima.

Pena: **detenção até seis meses** ou pagamento de **30 a 90 dias-multa**, sem prejuízo de outras penas resultantes do fato.

Fuga do Local do Acidente

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condutor de veículo motorizado envolvido em acidente de trânsito que se afasta do local para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída.

Embriaguez ao Volante

Art. 16. Conduzir veículo motorizado na via pública sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos.

Pena: **detenção de três a seis meses** ou pagamento de **30 a 90 dias-multa** e interdição para conduzir veículo motorizado **até seis meses.**

§ 1º - Sem prejuízo da verificação da embriaguez por outros elementos, considera-se em tal estado quem tiver teor alcoólico no sangue igual ou superior a 0,10% em peso.

§ 2º - A percentagem em peso de álcool será baseada em gramas de álcool por 100 centímetros cúbicos de sangue.

§ 3º - Todo condutor de veículo motorizado que tenha cometido qualquer infração às regras do trânsito, capaz de proporcionar fundadas suspeitas quanto a seu estado, pode ser submetido a exame de respiração, sangue, urina ou saliva, para determinar a ingestão de álcool ou de qualquer outra substância de efeitos análogos. Se o condutor do veículo se **recusa** ao exame, ser-lhe-á imposta a pena de interdição para conduzir veículo motorizado por **seis meses**, no **mínimo**, e pagamento de **90 dias-multa**, no **mínimo.**

Desobediência à Interdição

Art. 17. Conduzir veículo motorizado violando interdição imposta com fundamento nesta lei.

Pena: **detenção de três meses a um ano** ou pagamento de **150 dias-multa** no **mínimo**, com imposição **adicional** de **novo** prazo de interdição.

Retenção da Carteira de Habilitação

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixar de devolver a carteira de habilitação no prazo estabelecido (art. 3º, parágrafo único; art. 5º, § 1º).

Perigo Resultante de Violação de Regra do Trânsito

Art. 18. Conduzir veículo motorizado violando regra de trânsito e expondo a perigo a incolumidade de outrem.

Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento de 15 a 150 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre quem:

a) confia direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada ou a pessoa que, em virtude de seu estado de saúde física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;

b) participa, na direção de veículo motorizado, de corrida ou competição não autorizada;

c) trafega com velocidade incompatível com a segurança diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja movimentação de pedestres ou desfiles.

Jornada Excessiva de Trabalho

Art. 19. Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transportes, jornada de trabalho de condutor de veículo superior a oito horas diárias.

Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento não excedente a 200 dias-multa.

CAPÍTULO 3
Das Contravenções Penais Cometidas na Circulação de Veículos

Falta de Habilitação para Conduzir Veículo

Art. 20. Conduzir, sem a devida habilitação, veículo na via pública.
Pena: pagamento de vinte a sessenta dias-multa.

Sinais de Perigo

Art. 21. Deixar de colocar na via pública sinal ou obstáculo, determinado em lei ou pela autoridade, e destinado a evitar perigo à circulação de veículos ou transeuntes.

Pena: pagamento de vinte a sessenta dias-multa.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre quem:

a) apaga sinal luminoso, destrói ou remove sinal de outra natureza ou obstáculo destinado a evitar perigo à circulação de veículos ou a transeuntes;

b) omite a colocação de sinal indicativo de veículo danificado ou imobilizado em local de trânsito;

c) conduz, ou de qualquer forma transfere a outrem, a qualquer título, para que o conduza, veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segurança exigidos pela lei ou pela autoridade ou constante das especificações dos fabricantes.

Produção Excessiva de Gases, Som ou Ruído

Art. 22. Conduzir veículo motorizado com produção excessiva de gases, som ou ruído.

Pena: pagamento de dez a cinqüenta dias-multa.

Art. 23. Conduzir veículo sujando, molhando ou molestando alguém.

Pena: pagamento de dez a cinqüenta dias-multa.

....."

(In D.C.N., de 21.9.73, Seção II, págs. 3580/1).

É preciso o conhecimento do Relatório produzido por HELENO CLÁUDIO FRAGOSO para se ter maiores esclarecimentos quanto às propostas da Comissão Especial designada pelo Presidente do Conselho Federal da Ordem dos Advogados da Brasil, e subscritas pelo Senador NELSON CARNEIRO:

"....

Sem eliminar a pena privativa da liberdade (prevista sempre como detenção), o anteprojeto faz da multa e da interdição para conduzir veículo autorizado os seus instrumentos principais de repressão.

....

Entende a Comissão que a pena de multa é muito importante em face dos

delitos de circulação e que deve ser concebida sob a forma de dias-multa, consagrada pelas legislações modernas.

.....

Como pena, a interdição representa a perda de um bem jurídico excepcionalmente valioso na vida moderna, punindo o agente naquilo que mais o atinge.

.....

A incriminação da desobediência à sentença condenatória é medida indispensável para tornar efetiva a pena não privativa da liberdade. Já existem no Código vigente (art. 359) e no Código Penal de 1969 (art. 405), textos a respeito, mas julgou-se conveniente formular outro especialmente para o caso, tendo-se em vista a cominação adicional de nova pena de interdição. A inclusão dessa figura de delito nas leis penais do trânsito é comum.

.....

As agravantes estão enumeradas no art. 8º. A primeira delas é o fato de ter o agente cometido o crime em estado de embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos ou sob efeito de qualquer outra substância psico-ativa. O fato é previsto como crime autônomo (art. 16), e só será constitutivo de circunstância agravante, se tal crime (que é de perigo) for absorvido por outro crime de dano. A subsidiariedade que existe entre as duas normas, excluindo a aplicação da menos grave, aconselha a previsão do fato como agravante. Outra solução, mais severa, seria a de estabelecer expressamente o concurso material entre o crime de embriaguez ao volante e o fato punível que em tais condições viesse o agente a praticar.

Razões da mesma ordem justificam a inclusão entre as agravantes obrigatórias do fato de conduzir o agente o veículo sem possuir a habilitação necessária. O simples fato de conduzir veículo sem habilitação constitui contravenção penal mas se em tais circunstâncias o agente praticar um delito, desaparece a contravenção (absorvida pelo crime), mas subsiste a agravante.

A pena será também agravada se o crime provocou perigo para a incolumidade de duas ou mais pessoas, ou risco de grave dano patrimonial. É indiscutível a maior gravidade da ação em tais circunstâncias.

O motorista profissional está adstrito a mais graves responsabilidades. Se se trata de um profissional, é maior a medida do dever de cuidado e a responsabilidade da falta de atenção, diligência ou cautela exigíveis, sendo justificável a agravação da pena.

Constituirá também circunstância agravante o fato de utilizar veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante. Procura-se dessa forma coibir o envenenamento dos motores e quaisquer outras alterações do veículo que afetam a sua segurança.

Finalmente, será agravada a pena se o agente utiliza veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas.

.....

Uma lei geral dos ilícitos penais do trânsito não pode deixar de incluir o homicídio e a lesão corporal culposos.

A pena prevista para o homicídio culposo é a do Código Penal de 1969 (um a quatro anos de detenção), acrescida da multa até 200 dias-multa e da interdição para conduzir veículo motorizado ...

A lesão corporal culposa aparece no anteprojeto com pena superior à prevista no Código Penal de 1969 (quatro meses a um ano de detenção), acrescida da multa não excedente a noventa dias-multa. Se a lesão for leve, o Juíz pode aplicar apenas a multa. Se, no entanto, for grave, a pena privativa da liberdade será aumentada de um terço até a metade, e a pena patrimonial pode ser aumentada até o dobro. Neste caso, aplica-se também a pena de interdição para conduzir veículo motorizado (art. 14, § 2º).

Como se percebe, são sensivelmente aumentadas as penas para os crimes de

homicídio e lesão corporal culposos, comparativamente com o sistema do Código Penal vigente ou do Código Penal de 1969.

.....

18. A embriaguez ao volante recebeu meticulosa definição no anteprojeto, de modo a permitir efetiva repressão desse perigosíssimo fato, que constitui um dos aspectos salientes dos acidentes de trânsito, embora esteja longe de apresentar no Brasil as graves proporções que o destacam em outro países.

O álcool está presente, sem dúvida, em apreciável quantidade de acidentes, e sua influência sobre o comportamento do motorista foi determinada através de vários estudos, procurando-se estabelecer os limites de segurança.

.....

Nenhuma incriminação da embriaguez ao volante pode ter êxito se a lei não contiver disposições a respeito do exame destinado a constatar o estado de intoxicação. Por isso mesmo a previsão do fato no art. 289 do Código Penal de 1969 não terá maiores conseqüências.

.....

Após a incriminação genérica da embriaguez ao volante (que admite todos os meios de prova), o anteprojeto estabelece presunção legal de embriaguez, se o condutor do veículo for encontrado com teor de álcool no sangue igual ou superior a 0,1% em peso.

O anteprojeto estabelece a obrigatoriedade do exame ...

19. O anteprojeto, após incriminar a desobediência à interdição e à devolução de carteira (art. 17), prevê a violação de regra de trânsito, expondo a perigo a incolumidade de outrem. É o crime do art. 290 do Código Penal de 1969 (com a pena de multa sensivelmente agravada). Ao lado dessa figura de perigo concreto, o anteprojeto prevê, como crime de perigo presumido, as seguintes ações: confiar a direção de veículo autorizado a pessoa não habilitada ou a pessoa que, em virtude de seu estado de saúde física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança; participar de corrida ou competição não autorizada; trafegar com velocidade incompatível com a segurança, diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfile ...

20. Inovação importante do anteprojeto é a que pune a jornada excessiva de trabalho: exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transportes, jornada de trabalho de condutor de veículo motorizado superior a oito horas diárias.

A situação atual dos motoristas profissionais é terrível. Os condutores de táxis e ônibus são comumente submetidos a jornadas de trabalho excessivas, fazendo jus a prêmios por número de corridas ou de passageiros. O excesso de trabalho leva o motorista à violência ...

21. No capítulo terceiro, o anteprojeto trata das contravenções penais cometidas na circulação de veículos, incorporando, basicamente, o que consta da lei vigente (arts. 32, 34 e 36 da Lei das Contravenções Penais). O anteprojeto inova quando pune a omissão de sinal indicativo de veículo danificado ou imobilizado em local de trânsito e a ação de quem conduz, ou de qualquer forma transfere a outrem, a qualquer título, para que o conduza, veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segurança exigidos pela lei ou pela autoridade, ou constantes das especificações dos fabricantes.

.....

(Revista de Direito Penal citada, págs. 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 29, 30 e 31).

Promovido pela Comissão Especial de Segurança de Veículos Automotores e Tráfego da Câmara dos Deputados, o Simpósio Nacional de Trânsito, realizado em 1973, recomendou a aprovação do anteprojeto de lei elaborado por iniciativa do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - com restrições, dentre outras, ao elenco das circunstâncias agravantes (art. 8º) e à previsão da lesão corporal grave (art. 14, § 2º). (Anais da Câmara dos Deputados, vol. 21, pág. 65, conclusão nº 15).

Ontem, como hoje, para a necessária configuração jurídico-penal de novos delitos de trânsito, parece, realmente, que não há fugir desse importantíssimo trabalho, de autoria de juristas da maior respeitabilidade.

XXXV

A 6.11.75 - após o desarquivamento, o Plenário do Senado Federal, considerando prejudicado o Projeto de Lei nº 106, de 1973, aprovou o Substitutivo do Senador ACCIOLY FILHO.

Em relação ao texto elaborado pela Comissão Especial do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, a substituição operou as seguintes alterações:

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1º - .....

INTERDIÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO MOTORIZADO

Art. 2º - A interdição para conduzir veículo motorizado pode ser imposta como pena principal, como pena acessória e como medida de segurança:

PENA DE INTERDIÇÃO

Art. 3º - A pena de interdição para conduzir veículo motorizado tem a duração de dois meses a cinco anos.

§ 1º - Transitada em julgado a sentença, será o réu notificado a entregar a carteira de habilitação à autoridade judiciária, em 48 (quarenta e oito) horas, mediante termo nos autos.

§ 2º - O prazo da interdição, sem prejuízo do disposto no art.18, parágrafo único, tem início com a efetiva entrega da carteira de habilitação, não correndo o curso da prescrição depois de notificado o réu para o ato.

§ 3º - .....

§ 4º - Se a carteira estiver apreendida provisoriamente, o prazo de interdição correrá do trânsito em julgado da sentença.

INTERDIÇÃO COMO PENA ACESSÓRIA

Art. 4º - .....

DURAÇÃO DE PENA ACESSÓRIA

Parágrafo único - .....

INTERDIÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO MOTORIZADO COMO MEDIDA DE SEGURANÇA

Art. 5º - .....

EXECUÇÃO IMEDIATA DE MEDIDA DE SEGURANÇA

§ 1º - .....

§ 2º - .....

§ 3º - .....

§ 4º - .....

§ 5º - .....

COMUNICAÇÃO DE INTERDIÇÃO

§ 6º - .....

PENA DE MULTA

Art. 7º - A pena de multa consiste no pagamento, ao Tesouro Nacional, de uma soma em dinheiro, que é fixado em dias-multa. Seu montante é, no mínimo, um dia- -multa e, no máximo, trezentos e sessenta dias-multa.

FIXAÇÃO DE MULTA

§ 1º - O montante do dia-multa é fixado segundo o prudente arbítrio do juiz, mas não pode ser inferior ao valor de um trigésimo do salário mínimo, nem superior a um terço dele.

SALÁRIO MÍNIMO

§ 2º - Para os efeitos desta lei, considera-se o maior salário-mínimo mensal vigente no País, ao tempo do fato.

CIRCUNSTÂNCIAS AGRAVANTES

Art. 8º - .....

a) .....

b) .....

c) .....

d) .....

e) .....

f) .....

g) .....

CIRCUNSTÂNCIAS ATENUANTES

Art. 9º - .....

a) .....

b) .....

c) .....

Parágrafo único - .....

RÉU MENOR DE 21 ANOS

Art. 10 - .....

PERDÃO JUDICIAL

Art.11

.....

SUSPENSÃO CONDICIONAL DA PENA

Art. 12 - .....

Parágrafo único - .....

CAPÍTULO II

Dos Crimes Cometidos na Circulação de Veículos ou com ela relacionados

HOMICÍDIO CULPOSO

Art.13 - O homicídio culposo cometido na direção de veículo motorizado será punido com a pena de detenção de um a quatro anos, pagamento não excedente a 300 (trezentos) **dias-multa** e interdição para conduzir veículo motorizado.

LESÃO CORPORAL CULPOSA

Art. 14 - A ofensa culposa à integridade corporal ou à saúde de outrem cometida na direção de veículo motorizado será punida com a pena de detenção de **três meses a dois anos** e pagamento não excedente a **200** (duzentos) **dias-multa.**

OMISSÃO DE SOCORRO

Art.15 - Afastar-se do local do acidente, para o qual tenha concorrido, ainda que sem culpa, na direção de veículo motorizado, deixando de prestar socorro a vítima que dele necessite:

Pena: detenção de **um a seis meses** ou pagamento de 30 a 90 dias-multa, sem prejuízo de outras penas resultantes do fato.

FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE

Parágrafo único - .....

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE

Art. 16 - Conduzir veículo motorizado na via pública sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos, **expondo a perigo a incolumidade de outrem:**

Pena: detenção de **dois a oito meses** ou pagamento de **80 a 250 dias-multa** e interdição para conduzir veículo motorizado.

§ 1º - .....

§ 2º - .....

§ 3º - .....

Se o condutor do veículo se recusa ao exame, ser-lhe-á imposta a pena de detenção para conduzir veículo motorizado, e pagamento de **60 a 120 dias-multa.**

VENDA OU FORNECIMENTO DE BEBIDA ALCOÓLICA A MOTORISTA

Art. 17 - **Vender, favorecer ou servir bebida alcoólica a quem o agente saiba estar conduzindo veículo motorizado ou prestes a fazê-lo:**

Pena: **detenção, de um a seis meses, ou pagamento de 30 a 250 dias-multa.**

DESOBEDIÊNCIA À INTERDIÇÃO

Art. 18 - .....

Pena: detenção de três a um ano ou pagamento de **30 a 250 dias-multa,** com imposição adicional de novo prazo de interdição.

RETENÇÃO DA CARTEIRA DE HABILITAÇÃO

Parágrafo único - .....

PERIGO RESULTANTE DE VIOLAÇÃO DE REGRA DO TRÂNSITO

Art. 19 - .....

Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento de 30 a 250 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.

Parágrafo único - .....

a) confia direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada ou a quem, por seu estado de saúde física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;

b) .....

c) .....

d) dirige em declive o veículo de transporte coletivo ou de carga desengrenado.

JORNADA EXCESSIVA DE TRABALHO

Art. 20 - ....."

(Limites e Peculiaridades da Repressão Penal nos Ilícitos de Trânsito, Senador ACCIOLY FILHO, Senado Federal, 1975, págs. 29/37).

Explicando o seu Substitutivo, o Senador ACCIOLY FILHO - Professor de Direito Penal da Universidade do Paraná - assim justificou as "modificações mais notáveis" que introduzira no PLS 106/73, verbis:

"Já no art. 1º exclui a referência a contravenções, de acordo com o entendimento que as condutas nelas descritas devem ser mantidas na categoria de contravenções administrativas. Ainda consoante esse juízo, suprimiu-se todo o Capítulo III do Projeto, no qual estavam descritas as contravenções.

No Projeto, a pena de interdição para conduzir veículo motorizado tinha a duração máxima de dois anos e a mínima de dois meses. Entendeu-se ser pequeno o teto, pois ocorrem casos de extrema gravidade, reveladores de grave culpa e alta responsabilidade, que exijam a aplicação de maior quantidade da pena. Aumentou-se, por isso, o limite máximo para cinco anos, porque, de qualquer modo, caberá ao juiz fixar a quantidade da pena e convém deixar, a ele, maior espaço para movimentar-se e dosar melhor a repressão.

O Projeto erige em delito condutas que correspondem a violação de regras de trânsito. Estas, produto de observação e experiência, contêm advertência de perigos possíveis. O desprezo a esta advertência traduz, especialmente pela reiteração, o que é comum, reprovável resistência ao mandamento administrativo, com desfecho freqüentemente doloroso. A orientação é, nesse aspecto, de alto acerto, mas necessita da incorporação de algumas hipóteses que, pela sua gravidade, reclamam a repressão penal. Assim, entre os casos de violação de regra de trânsito com a exposição a perigo da incolumidade de outrem, inclui a conduta de quem confia a direção de veículo também ao embriagado que não esteja em condições de conduzi-lo com segurança. A hipótese não tem fácil compreensão na fórmula "estado de saúde física ou mental", prevista no Projeto, desde que a embriaguez não afeta necessariamente essas condições. A embriaguez é fundamentalmente uma perturbação da conduta, com alteração psico-sensorial. Transforma a personalidade, diminui a prudência, aumenta a agressividade, reduz a capacidade de concentração - mesmo mantida a higidez física e mental. Quem confia a direção do veículo a pessoa que sabe ou deva saber embriagado e destituída de condições para conduzi-lo com segurança, incide na igual censura em que incorre quem o faz em relação ao não habilitado, por exemplo.

O substitutivo inclui ainda um caso de condução perigosa. Trata-se da conduta do motorista de veículo de transporte ou de carga que aproveita os declives para colocá-lo desengrenado e obter maior velocidade, à proporção que avança. O controle do veículo, nessas condições, torna-se pelo menos extremamente difícil, com sério risco para a incolumidade de quem esteja à frente. O motorista que assim age, insensível à advertência de perigo que a experiência comum formula, faz-se merecedor de sanção penal.

Entre as infrações relacionadas com a direção de veículo, o substitutivo faz incluir a de vender, fornecer ou servir bebida alcoólica a quem o agente saiba estar dirigindo veículo motorizado ou prestes a fazê-lo. A embriaguez está entre as causas mais freqüentes dos acidentes de tráfego, e à conta dela se devem atribuir as situações de maior perigo na conduta de veículos. A própria embriaguez já é punida e o Projeto é rigoroso com o condutor que, embriagado, dirigir veículo, elevando esse ilícito à condição daqueles que se acham informados tão só do perigo presumido.

A Lei, no entanto, deve ir mais longe e alcançar aquele que favorece ou possibilita imediatamente a embriaguez, vendendo, fornecendo ou servindo bebida alcoólica a condutor de veículo. A permissividade da sociedade de consumo não deve ser levada a tal extremo em que se tolere, sob a liberdade de comerciar, a facilitação de conduta que a própria lei torna ilícita. Assim como a lei já define como infração penal servir bebidas alcoólicas a menor de 18 anos, a quem se acha em estado de embriaguez, a pessoa que o agente sabe sofrer das faculdades mentais e a quem está judicialmente proibida de freqüentar lugares onde se consome bebida de tal natureza (art. 63 da Lei das Contravenções Penais), não é demasia prever o caso do motorista, cuja embriaguez é punida." (Publicação do Senado Federal citada, págs. 22/5).

Acrescente-se que o Substitutivo, além de ter aumentado o limite máximo da pena de interdição (de dois para cinco anos - art. 3º), elevou, também, a multa cominada ao homicídio culposo (de 200 dias-multa para 300 - art. 13), o limite máximo da pena de detenção, prevista para a lesão corporal culposa (de um ano para dois - art. 14), o limite máximo da pena de detenção e a multa previstas para a embriaguez ao volante (de seis meses para oito; de 30 a 90 dias-multa para 80 a 250 - art. 16), a multa prevista para a desobediência à interdição (de 150 dias-multa no mínimo para 30 a 250 - art. 18), e a multa estabelecida para o perigo resultante de violação de regra do trânsito (de 15 a 150 dias-multa para 30 a 250 - art 19).

É de registrar, ainda, que, por força da aprovação de emendas (dos Senadores ALCCIOLY FILHO e NELSON CARNEIRO, em segundo turno de discussão), o texto finalmente remetido à Câmara dos Deputados (a 2.12.75), voltou a sofrer novas alterações, com a eliminação, no Capítulo I, da alínea "d" do rol das circunstâncias agravantes ("d) sendo motorista profissional"), e, no II, a retomada dos valores primitivos das multas previstas para o homicídio e a lesão corporal culposos (PL 1.722, de 1976, In D.C.N., de 5.3.76, Seção I, pág. 0089).

XXXVI

Na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 1.722, de 1976 (do Senado Federal), somente seria rejeitado, em Plenário, a 9.8.77.

Antes, contudo, pela Portaria nº 327-B, de 1º de junho de 1976, institula o Ministro da Justiça Grupo de Trabalho, integrado por JOÃO DE DEUS LACERDA MENNA BARRETO - Presidente, JOÃO MARCELLO DE ARAÚJO JÚNIOR e PAULO LADEIRA DE CARVALHO, para proceder "a estudos de elaboração de projeto de lei especial sobre delitos de trânsito, regulando aspectos de direito material e de direito processual penal", e apresentar "as sugestões que se fizerem necessárias". (In D.O.U da mesma data, págs. 7733/4.

Embora concluídos os trabalhos cinco meses após a instituição do Grupo, apenas em 7.6.79 resolvia o Ministro da Justiça - "considerando que é do interesse do Governo o aperfeiçoamento da Legislação sobre Delitos de Trânsito"- autorizar a publicação do Anteprojeto de Lei para sugestões (In D.O.U. de 15.6.79, Seção I, págs. 8450/8).

Declaramente inspirado no Projeto de Lei do Senado nº 106, de 1973, e no Substitutivo do Senador ACCIOLY FILHO - mas que, em certo momento da evolução dos trabalhos, deles se desvinculou, "para criar modelo próprio, autônomo" - , o Anteprojeto dedicou o Capítulo I à definição dos crimes de trânsito e das penas, nestes termos:

"Art. 1º - Aos crimes de homicídio e de lesão corporal dolosos, praticados na condução de veículo motorizado, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penas privativas de liberdade cominadas na lei penal comum, as de multa e de interdição de direitos, abaixo:

I - No homicídio:

Penas: Pagamento de cem a trezentos e sessenta dias-multa e suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de cinco a dez anos.

II - Nas lesões corporais:

Penas - Pagamento de cinqüenta a duzentos dias-multa e suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de três a cinco anos.

Parágrafo único. Se da lesão corporal dolosa resulta perigo de vida, enfermidade incurável; debilidade permanente, perda ou inutilização de membro, sentido ou função; incapacidade para as ocupações habituais ou para o trabalho por mais de trinta dias; deformidade duradoura; aceleração do parto, ou aborto:

Penas : Reclusão de dois a oito anos, pagamento de cinqüenta a duzentos dias-multa e suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de um a três anos;

Art. 2º - Praticar homicídio culposo na condução de veículo motorizado:

Penas - Detenção, de um a quatro anos; ou pagamento de cinqüenta a duzentos dias-multa; ou suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de dois a quatro anos.

Art. 3º - Praticar lesão corporal culposa na condução de veículo motorizado:

Penas - Detenção, de dois meses a um ano; ou pagamento de vinte a cinqüenta dias-multa; ou suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou proibição de sua obtenção, pelo prazo de seis meses a dois anos.

Parágrafo único - Se ocorrerem os resultados previstos no parágrafo único do art. 1º, a pena será aumentada de um sexto até a metade.

Art. 4º - Deixar o autor dos crimes definidos nos artigos anteriores de prestar socorro à vítima ou, não podendo fazê-lo por motivo justificado, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - Detenção, de três meses a um ano; ou pagamento de trinta a cem dias-multa.

Art. 5º - Exercer violência ou grave ameaça contra condutor de veículo motorizado que procure socorrer a vítima de fato que tenha provocado ou do qual tenha participado, ainda que sem culpa, ou contra pessoa que pretende auxiliá-lo:

Penas - Além da correspondente à violência, detenção, de seis meses a dois anos; ou pagamento de cem a trezentos dias-multa.

Art. 6º - Fabricar ou adaptar veículo motorizado com infração das regras de segurança estabelecidas em lei ou regulamento:

Penas - Detenção, de seis meses a dois anos; ou pagamento de cem a trezentos dias-multa.

Parágrafo único - Nas mesmas penas incorre quem, de qualquer modo, coloca no comércio, veículo nas condições referidas neste artigo.

Art. 7º - Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transporte, jornada de trabalho de condutor de veículo motorizado superior à permitida pela legislação específica:

Penas - Detenção, de seis meses a dois anos; ou pagamento de cem a trezentos dias-multa.

Parágrafo único - A autoridade administrativa que tomar conhecimento de fato referido neste artigo deverá, sob pena de responsabilidade penal e administrativa, comunicá-lo imediatamente à autoridade competente, para o procedimento devido.

Art. 8º - Praticar violência contra o condutor ou pessoa que se encontre no interior de veículo motorizado em movimento, provocando manobra que ponha em risco a vida ou a integridade física de outrem:

Penas - Além da correspondente à violência, detenção, de seis meses a dois anos; ou pagamento de trinta a cem dias- -multa.

Art. 9º - Impedir ou dificultar, por qualquer meio, o funcionamento de veículo motorizado empregado em serviço de transporte, expondo a perigo a vida, a integridade física ou a saúde de outrem:

Penas - Detenção, de seis meses a dois anos, se do fato não resulta crime mais grave; ou pagamento de cem a trezentos dias-multa.

Art. 10 - Violar regras de trânsito, expondo a perigo a vida, a integridade física ou a saúde de outrem:

Penas - Detenção, de **seis meses a dois anos; ou** pagamento de **trinta a cem dias-multa; ou suspensão** da licença para conduzir veículo motorizado ou **proibição** de sua obtenção, pelo prazo de **três meses a um ano.**

Art. 11 - Conduzir veículo motorizado sob influência do álcool, de substância de efeitos análogos, ou de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

Penas - Detenção de **seis meses a dois anos; ou** pagamento de **trinta dias-multa, ou suspensão** da licença para conduzir veículo motorizado ou **proibição** de sua obtenção, pelo prazo de **um a três anos.**

§ 1º - Considera-se sob influência do álcool o agente que tiver teor alcóolico no sangue igual ou superior a 0,10% em peso.

§ 2º - A percentagem em peso de álcool será baseada em gramas de álcool por 100 centímetros cúbicos de sangue.

§ 3º - Nas mesmas penas incorre o condutor de veículo motorizado que, provocando fundada suspeita quanto ao seu estado, se **recusa** a exame médico-legal para determinação da ingestão de álcool, de substância de efeitos análogos, ou de substâncias entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

Art. 12 - Confiar direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada, ou a quem, em virtude de seu estado de saúde física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

Penas - Detenção, de **seis meses a dois anos; ou** pagamento de **trinta a cem dias-multa.**

Art. 13 - Participar, na direção de veículo motorizado, em via pública, de corrida ou competição não autorizada:

Penas - Detenção, de **seis meses a dois anos; ou** pagamento de **trinta a cem dias-multa; ou suspensão** da licença para conduzir veículo motorizado ou **proibição** de sua obtenção, pelo prazo de **seis meses a dois anos.**

Art. 14 - Conduzir veículo motorizado que não tenha licença ou autorização especial para circular, sem placa de identificação ou com placas ou selos falsos ou ilegíveis:

Penas - Além da correspondente à falsificação, detenção, de **um a seis meses; ou** pagamento de **trinta a cem dias-multa.**

Parágrafo único - Nas mesmas penas incorre quem violar selo de apreensão de veículo motorizado afixado pela autoridade de trânsito.

Art. 15 - **Provocar falso alarma, colocando em risco a segurança da circulação de veículo motorizado ou a incolumidade pública:**

Penas - Detenção, de **um a seis meses; ou** pagamento de **trinta dias-multa.**

Art. 16 - Violar interdição imposta com fundamento nesta Lei:

Penas - Detenção, de **seis meses a dois anos; ou** pagamento de **cem a trezentos dias-multa; ou** interdição de direito igual e pelo mesmo prazo da interdição descumprida.

Parágrafo único - Nas mesmas penas incorre o agente que deixar de devolver o documento de habilitação no prazo estabelecido no art. 38.

Art. 17 - Conduzir, ou, de qualquer forma transferir a outrem, a qualquer título, para que o conduza, veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segurança exigidos por lei ou pela autoridade, ou constantes das especificações dos fabricantes:

Penas - Detenção, de **um a seis meses, ou** pagamento de **vinte a cinqüenta dias-multa; ou suspensão** da licença para conduzir veículo motorizado ou **proibição** de sua obtenção, pelo prazo de **seis meses a dois anos.**

Art. 18 - Danificar, ou remover indevidamente sinalização de trânsito ou sinal de outra natureza, destinado a evitar perigo à circulação de veículos:

Penas - Detenção, de um a seis meses; ou pagamento de vinte a cinqüenta dias-multa.

Parágrafo único - Nas mesmas penas incorre quem danificar via pública, pondo em risco a segurança da circulação de veículos.

Art. 19 - Conduzir veículo motorizado sem a necessária licença de habilitação.

Penas - Detenção, de um a seis meses; ou pagamento de vinte a cinqüenta dias- -multa, ou proibição da obtenção de licença para conduzir veículo motorizado, pelo prazo de seis meses a dois anos.

Parágrafo único - A obtenção da licença após a prática do crime definido neste artigo não excluirá a imputação nem isentará o réu de pena. Neste caso, a pena de proibição cominada será a de suspensão da licença pelo mesmo prazo.

Art. 20 - As penas dos crimes previstos nesta Lei serão aumentadas de um a dois terços, se o agente:

I - pratica o crime, quando na condução de veículo motorizado, sobre faixa de trânsito temporária ou permanente destinada ao pedestre, sobre acostamento de estrada, ou diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas;

II - pratica o crime com intuito de lucro;

III - conduz veículo não coberto por seguro de responsabilidade civil obrigatório.

Art. 21 - As penas dos crimes previstos nesta lei, com exceção das do art. 1º, serão diminuídas de um sexto até metade:

I - concorrendo defeito ou omissão na construção ou na conservação da rodovia ou da sinalização;

II - concorrendo deficiência técnica na fabricação do veículo.

Parágrafo único - No caso de efetiva reparação do dano antes da sentença as penas serão diminuídas de um a dois terços". (In D.O.U. citado, págs. 8453/5; Delitos de Trânsito, Apêndice, JOÃO MARCELLO DE ARAÚJO JÚNIOR, págs. 190/4).

Das Disposições Gerais, o Anteprojeto de Lei cuidou no Capítulo III, valendo destacar as seguintes:

"Art. 32 - Para os efeitos desta Lei, são penas principais a reclusão, a detenção, a multa e a interdição de direitos.

§ 1º - A interdição de direitos consiste na suspensão ou na proibição de obtenção da licença para conduzir veículo motorizado.

§ 2º - .....

§ 3º - Decorrido o prazo da suspensão, o condenado só poderá voltar a conduzir veículo motorizado após preencher as condições estabelecidas na legislação administrativa de trânsito.

.....

Art. 35 - Quando o réu for reincidente na prática de crime previsto nesta lei, o juiz aplicará sempre a pena de interdição de direito, se cominada.

Art. 36 - Durante o curso do processo, o juiz poderá aplicar ao réu, provisoriamente, a suspensão da licença para conduzir veículo motorizado ou a proibição para a obtenção da mesma.

§ 1º - O tempo da suspensão ou proibição provisória será computado no prazo da pena de suspensão ou proibição de obtenção de licença que venha a ser aplicada na sentença condenatória.

.....

Art. 40 - As interdições previstas nesta lei podem abranger as licenças para conduzir todo tipo de veículo motorizado, ou limitar-se a uma delas.

.....

Art. 42 - Nos casos em que couber fiança, o seu valor será fixado entre o mínimo de quinhentos cruzeiros e o máximo de cinco mil cruzeiros.

.....

Art. 45 - .....

Parágrafo único - Para os efeitos desta Lei, são consideradas vias abertas à circulação pública, além das definidas no Código Nacional de Trânsito, as **garagens coletivas, pátios de estacionamento públicos ou particulares,** áreas destinadas ao estacionamento, movimentação e manobras de veículos em empresas de transportes, fábricas, oficinas e locais de venda de veículos, ou outros da mesma natureza.

.....

Art. 47 - Consideram-se **inalienáveis** os veículos conduzidos por agentes envolvidos em ocorrência de trânsito, do qual resulta **vítima.**

§ 1º - A inalienabilidade de que trata este artigo cessará em relação ao veículo conduzido pelo agente contra o qual não venha a ser instaurada a ação penal.

§ 2º - A alienação do veículo, após o fato, será considerada **fraude à execução** e sujeitará o agente a processo criminal mediante ação pública.

§ 3º - Em qualquer fase do procedimento criminal, o juiz poderá, a seu critério, liberar o veículo, desde que a providência de que trata este artigo seja dispensável, por motivo relevante.

....."

(in D.O.U. citado, págs. 8457/8; Apêndice referido, págs. 197/9).

Na **Exposição de Motivos** com que o Anteprojeto de Lei foi submetido à apreciação do Ministro da Justiça, o **Grupo de Trabalho** expendeu estas considerações:

"... no **Anteprojeto todos** os delitos pertinentes foram elevados à categorias de **crimes, inexistindo** assim a dicotomia crime-contravenção. A **supressão** desta **última** se justifica de um lado, porque em se tratando de ilícito relativo a **trânsito,** passou a exigir apenação **mais rigorosa,** diante do **perigo** que constitui para as sociedades modernas, e de outro, em face do interesse formal da não-fragmentação da competência para o processo dos fatos ilícitos previstos no corpo do Anteprojeto.

Na **definição** desses **crimes** o Grupo de Trabalho teve por **objetivo principal** punir comportamentos perigosos no seu **nascedouro,** numa atitude tipicamente **preventiva.** Mas a culpa no sentido estrito não foi também descurada e, ao lado desses tradicionais crimes foi **criado** o da **violação culposa de regra de trânsito,** no art. 10, parágrafo único. Essa **inovação,** em se tratando de **crime de perigo concreto,** vem evitar que a transgressão da regra administrativa, por imprudência, negligência ou imperícia, causadora de perigo com sujeito passivo determinado, resultasse **impune** ...

O **homicídio** e as **lesões corporais,** nas modalidades culposa e **dolosa,** abrem o elenco dos crimes. Em relação às lesões culposas, **diferentemente** do direito vigente, mas coerente com os postulados do **futuro** Código Penal, o Anteprojeto **distingue,** para tratamento **mais rigoroso,** entre lesão **leve** e a **grave.** Em seguida são definidos crimes que violam ou ameaçam a incolumidade pública, bem como destinadas a burlar os efeitos repressivos estabelecidos no Anteprojeto ou a prejudicar a ação da justiça ou fiscalização das autoridades de trânsito.

Várias são as figuras típicas **novas** definidas no anteprojeto, dentre as quais avultam: "conduzir veículos sob a influência do álcool ou de substância de efeitos análogos", "**praticar violência contra condutor de veículos em movimento, provocando manobra perigosa**", "confiar a direção de veículo à pessoa não habilitada", "conduzir veículo sem placa de identificação ou com placas falsas", "**provocação de alarme perigoso**", "condução de veículo desprovido de dispositivos de segurança", participação em corrida não autorizada".

.....

No que diz respeito às **penas,** o Anteprojeto introduz **novidades absolutas,** tornando-o **pioneiro** e abrindo caminho à renovação dos conceitos penalógicos.

São previstas penas de **três** natureza, todas elas **principais:** a **pena privativa de liberdade** (reclusão e detenção); a **pecuniária** e a de **interdição de direito** (**suspensão** da licença para conduzir veículos e **proibição** de obtenção dessa licença).

.....

De fato, a adoção do sistema proposto facultará ao Juiz uma **maior** área de arbítrio, já que poderá **optar** pela aplicação isolada ou cumulativa de quaisquer das penas cominadas, podendo, com isso, efetivar uma real individualização da pena.

.....

Completando esse sistema de penas, estabelece o anteprojeto a possibilidade de **aplicação provisória** da interdição de direito, sem os rigores atualmente estabelecidos para a prisão preventiva, bem como um caso especial de perdão judicial ...

Destaque-se, a **reparação do dano é preocupação primária** do anteprojeto que, noutra passagem, faz retornar à sede penal todo o procedimento destinado à reparação do dano causado pelo delito.

.....

Como já ficou dito, o anteprojeto se preocupa com a **imediata proteção da vítima**, promovendo, sempre que possível, de forma completa e imediata a reparação do dano. Para tanto, estabeleceu-se o seguinte sistema: o **veículo** conduzido pelo criminoso, desde que de sua propriedade, será sempre o **principal bem responsável** pela reparação.

Nessas condições, desde o momento do cometimento do delito o veículo conduzido pelo criminoso é colocado **fora do comércio**, desde que da sua propriedade. Essa situação permanecerá até a sentença de primeiro grau que, em sendo **condenatória**, determinará a sua **apreensão e arresto**, juntamente com outros bens necessários a garantir a reparação do dano.

Transitada em julgado a decisão condenatória, os bens arrestados serão **avaliados e leiloados**, após a apuração definitiva do valor dos danos, pagando-se aos interessados.

....."

(In D.O.U. citado, págs. 8451/2).

Ao **comentar** essa "**nova etapa** de um trabalho de elaboração legislativa **demasiadamente lento e ineficaz**"- mais para criticar do que aplaudir - , HELENO CLÁUDIO FRAGOSO **anotou** sobre o "Anteprojeto Oficial", **verbis:**

".....

Nenhum progresso **importante** foi feito, no entanto, **subsistindo** o quadro **lamentável**, hoje **agravado**, de nossa legislação penal nesta **matéria.**

.....

5. Começando pela previsão de crimes e penas, o anteprojeto ministerial põe à testa do elenco os crimes de homicídio e lesão corporal **dolosos**, que são **corpos estranhos** numa lei deste tipo. Ela se refere às infrações penais praticados na **circulação de veículos**, ou seja, aquelas que resultam do **uso regular** da máquina como meio de transporte de pessoas e coisas. A utilização do automóvel para a prática de homicídio ou lesão corporal **dolosos** constitui **fato raríssimo e não** requer qualquer consideração **especial.**

O **art. 1º** do anteprojeto ministerial deveria ser integralmente **suprimido.**

6. O **homicídio culposo**, previsto no **art. 2º** do anteprojeto ministerial, vem punido com penas **alternativas:** detenção, **ou** multa, **ou** interdição. É este o **crime mais grave** praticado na condução de veículos, devendo as penas serem **cumulativas** (cf. **art. 13** do anteprojeto OAB). O **mesmo** critério foi adotado na **lesão corporal culposa. Preferível** parece-nos o critério do **nosso** projeto: as penas são **cumulativas** ...

7. A **omissão de socorro** está prevista no anteprojeto ministerial no art. **4º**, **inexplicavelmente** limitada ao autor do homicídio ou lesão corporal. **Nosso** projeto pune a omissão de socorro **também** para o que causa acidente **sem culpa**, fato que, na falta de previsão expressa, implicaria na aplicação autônoma do **art. 135 CP**, como hoje se faz. Essa hipótese deve ficar no âmbito **especial** da disciplina jurídica das infrações penais do trânsito (cf. **art. 15** do anteprojeto da OAB).

8. Inexplicavelmente, por **igual**, o anteprojeto **não prevê** o crime de **fuga de local de acidente**, que **nada** tem a ver com a omissão de socorro. Trata-se de

crime que atinge o interesse da administração da justiça, previsto em todas as leis desse tipo (cf. art. 15, parágrafo único, do anteprojeto da OAB).

9. O anteprojeto ministerial introduz, no art. 5º, uma nova infração penal: exercício de violência ou grave ameaça contra o condutor de veículo que procure socorrer vítima de acidente por ele provocado. Trata-se das tentativas de linchamento, mais aparentes que reais quando há efetivamente socorro. O fato já está previsto na lei penal comum. Não há inconveniente em que conste desta lei.

10. No art. 6º eleva-se à categoria de crime a fabricação ou adaptação de veículo motorizado, com infração das regras de segurança estabelecidas em lei ou regulamento. A mesma pena é aplicável a quem "coloca no comércio" veículo em tais condições. O exagero é evidente ...

11. A disposição sobre jornada excessiva de trabalho aperfeiçoa a que constava de nosso anteprojeto. Boa também nos parece a introdução, no art. 8º, da violência praticada no interior do veículo, provocando manobra perigosa. Seria indispensável prever condição de maior punibilidade, em caso de sobrevir acidente ou dano. O crime de perigo previsto no art. 9º também poderia ser mantido, embora de difícil aplicação.

12. No art. 10 está a regra genérica de perigo concreto, em redação superior à de nosso anteprojeto. Como tivemos oportunidade de lembrar, na justificação de nosso anteprojeto, são de pouca eficiência as incriminações que exigem o perigo concreto, fora das situações em que o dano também é previsto (como, por exemplo, no incêndio). O art. 132 CP raramente é aplicado. Manifestamente excessiva é a previsão da forma culposa. Nosso anteprojeto presumiu o perigo de certas situações, dando maior eficiência à lei penal, e deveria ser mantido naquela passagem (art. 18, parágrafo único).

13. Na incriminação da embriaguez ao volante, o anteprojeto ministerial acrescentou à influência do álcool ou substância de efeitos análogos, o efeito de "substância entorpecente ou que determina dependência física ou psíquica". Essa fórmula nos parece profundamente infeliz. Ou a droga produz efeitos análogos ao álcool, ou não entra em linha de conta ...

14. Não nos parece acertada a idéia de suprimir as contravenções penais do trânsito, elevando-as todas as categorias de crimes. Numa época em que, por toda a parte, se ouve falar em descriminalização e despenalização, marchar em sentido contrário, sem qualquer motivação razoável, não nos parece adequado ... Fatos como o de confiar a direção à pessoa não habilitada ou inabilitada (art. 12), condução de veículo sem ter habilitação (art. 19), ou veículo sem licença ou com placas falsas (art. 14), ou veículo desprovido de dispositivo de segurança (art. 17), bem como o de danificar sinalização, devem ser apenas contravenções penais. A condução de veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a segurança, deve ser apenas circunstância agravante do crime que resultar de tal ação. O mesmo se diga da condução de veículos sem placa ou com placa falsa ou adulterada.

......"

(Crimes de Trânsito (Notas sobre o Anteprojeto Oficial), in Revista de Direito Penal, nº 27, pág. 50, 51 e 52).

Razões idênticas levaram DAMÁSIO E. DE JESUS a censurar a inclusão do homicídio e da lesão corporal dolosos no elenco dos crimes de trânsito, bem como a falta de previsão do delito de fuga; argumento diverso, contudo, fundamentou a restrição dirigida à omissão de socorro - aplicável aos "crimes definidos nos artigos anteriores": "é inconcebível que responda por dois delitos (Delitos de Trânsito, in Arquivos do Ministério da Justiça, nº 152, págs. 54, 56 e 57).

Mas, além dos pontos discutidos por HELENO CLÁUDIO FRAGOSO - e afora inumeráveis ajustes de ordem secundária, na opinião de DAMÁSIO E. DE JESUS também mostra-se-iam insuscetíveis de aproveitamento os textos dos §§ 1º, 2º, e 3º do art. 11 ("5. O disposto no § 3º constitui hipótese de responsabilidade penal objetiva ... Além disso, o dispositivo contraria o princípio de que ninguém está obrigado a produzir prova contra si mesmo ... 7. Os §§ 1º e 2º não levam em consideração a variação de condições fisiológicas do sujeito em face da ingestão de substância alcoólica, o que é condenável), do parágrafo único do art. 19 ("A referência ..., no sentido de que a obtenção da licença após o fato "não excluirá a imputação e nem insentará o réu de pena", é dispensável"), e dos incisos do art. 20 ("1. A

circunstância de o crime ter sido cometido por motorista profissional deveria constiuir causa de agravaçao da pena. 2. A maioria dos crimes culposos são praticados nos locais apontados no inciso I ... Assim, não serão muitos os casos de não incidência da agravante, que, por isso, merece ser excluída. 3. Inadmissível a referência ao intuito de lucro nos delitos culposos. 4. O inciso III trata de uma circunstância que nada tem a ver com o grau de censurabilidade do sujeito, a elevar a pena.") (Notas citadas, págs. 60, 61 e 62).

Ainda na essência das discussões provenientes da divulgação, em 1979, dos dispositivos projetados em 1976, ressalta a compreensão de GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO, que, discordando "de boa parte do anteprojeto, em especial do procedimento criminal previsto no Capítulo II", observou:

> "Note-se que os próprios autores do anteprojeto foram tolerantes quando optaram pela interdição abrangendo as licenças para dirigir todo o tipo de veículo ou apenas uma delas (art. 40). Ora, se o agente merecer a interdição não se deve distinguir entre as diversas categorias de condutores estabelecidas pelo regulamento do Código Nacional de Trânsito (art. 130 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito).
>
> O anteprojeto, segundo os autores, se preocupa com a imediata proteção da vitima, "promovendo, sempre que possível, de forma completa e imediata a reparação do dano."
>
> Louvável a preocupação, mas ousamos discordar da eficácia pretendida, quando se verifica que boa parte dos proprietários envolvidos em acidente de trânsito não tem condições econômicas para responder integralmente pelo dano, não obstante o anteprojeto tenha adotado imediato impedimento de alienação do veículo para que seja a primeira garantia do ressarcimento.
>
> .....
>
> Um dos óbices para a atual aplicação da interdição de direito é justamente o argumento de que não se deve tirar do profissional do volante o ganha pão da família.
>
> ....."
>
> (Algumas Notas sobre o Anteprojeto de Crimes de Trânsito, In "Justitia", vol. 107, pág. 39).

O exame do anteprojeto do Ministério da Justiça, em sua redação final - 1980 (que JOÃO MARCELLO DE ARAÚJO JUNIOR também anexou à sua tese, Delitos de Trânsito, pág. 201 e segts), permite constatar que, das sugestões apresentadas, foram acolhidas: a eliminação do homicídio e da lesão corporal dolosos do rol dos crimes de trânsito, não se incluindo, porém, o delito de fuga do local do acidente; a da referência de que a obtenção da licença após o fato "não excluirá a imputação e nem isentará o réu de pena"(art. 14); a do intuito de lucro e da condução de veículo não coberto por seguro de responsabilidade civil obrigatório como causas de aumento de pena (art. 15); e da distinção entre as licenças para conduzir veículo, para o efeito de aplicação das interdições (art. 32).

XXXVII

Em preliminar, o que se deve ter por exato é que o Capítulo XIX do Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 - do Código de Trânsito Brasileiro, ora pendente de apreciação do Senado Federal, representa a quarta tentativa abrangente de dispor sobre os delitos de trânsito, ao longo de processo de elaboração legislativa iniciado em 1973 - dificílimo e repleto de percalços!

A localização temporal desta nova etapa, só por si, afigura-se o bastante para dar a idéia do vulto da matéria que se pretende normatizar e da responsabilidade no encaminhamento de sua discussão, de questões - muitas avivadas - que não comportam respostas fáceis, mas que não podem, indefinidamente, permanecer em aberto.

Hoje, mais do que nunca, não há quem duvide da imperiosidade da intervenção legislativa no domínio dos delitos de trânsito, necessidade essa - e é importante tê-la na conta devida - que, como visto, já se fazia sentir quase que contemporaneamente à própria edição, em 1966, do vigente Código Nacional de Trânsito - muito antes, portanto, de qualquer cogitação de sua reforma.

Em exposição aos Senadores integrantes da Comissão Especial Temporária destinada a examinar o Projeto de Lei da Câmara nº 118 - que "Institui o Código Civil", o Min. MOREIRA ALVES, decano do Supremo Tribunal Federal, afirmou:

> "De um modo geral, quanto se trata de técnica jurídica, há discussões imensas, o que faz com que encontremos, sobre uma mesma questão, três, quatro, ou cinco autores, até de renome, sustentando pontos contrários. É um problema de tomada de posições. Pode-se, inclusive, optar por uma posição que não seja a melhor, mas que seja a mais conveniente; é um problema de natureza política. Código não é livro de teoria, de técnica, é tomada de

posições de natureza política, tendo em vista a melhor conveniência para o País naquele momento." (a 6.6.95).

À luz desse condicionamento, parece óbvio que, para atuar, legislativamente, sobre a disciplina dos delitos de trânsito - vale dizer, assumir posições de natureza política -, era indispensável o conhecimento prévio das questões controvertidas.

Daí, pois, a preocupação constante em instruir a Comissão Especial do Senado Federal, por intermédio da Relatoria, com largo espectro de reflexões doutrinárias e jurisprudenciais, acompanhadas das propostas de criação de direito novo (e, note-se, as principais foram concebidas antes da Reforma Penal de 1984), o que, como não poderia deixar de ser, acabou gerando estudo de extensão alentada (incompreendida em certos momentos), mas que não se afigura excessiva para as necessidades da decisão da matéria.

Por conseguinte, se não houve má fé, é certo que laborou inteiramente desinformado o Juiz OCTÁVIO CESAR VALEIXO, do Tribunal de Alçada do Paraná, o qual, durante o painel "Administração da Justiça Criminal do Delito de Trânsito", patrocinado pelo Ministério da Justiça, timbrou em reafirmar que a Comissão Especial do Senado Federal estaria extraindo interpretação confusa a respeito da especificação das penas.

XXXVIII

Em vista dessas últimas ponderações, resta objetivar a motivação das decisões positivas e negativas que a Relatoria assumiu no Capítulo XIX de seu Substitutivo - principalmente daquelas tomadas em pontos polêmicos -, após se haver assenhorado, repita-se, da problemática dos delitos de trânsito.

MULTA REPARATÓRIA. A previsão da pena patrimonial, embora restrita ao domínio dos crimes culposos de trânsito, não deixa de refletir o espírito que informa o art. 245 das Disposições Constitucionais Gerais: "A lei disporá sobre as hipóteses e condições em que o Poder Público dará assistência aos herdeiros e dependentes carentes de pessoas vitimadas por crime doloso, sem prejuízo da responsabilidade civil do autor do ilícito."

Ventilada por LUIZ FLÁVIO GOMES durante o Forum Nacional de Debates sobre o Código Brasileiro de Trânsito, é bom acrescentar que o Anteprojeto de Lei modificativo da Parte Geral do Código Penal, publicado em 1981, chegou a prevê-la (art. 53), não vingando, porém, na Comissão Revisora, em virtude das críticas então recebidas - o que, sublinhe-se, foi lamentado pelo Prof. FRANCISCO DE ASSIS TOLEDO, Coordenador da Comissão de Reforma Penal ("Não vingou, entretanto, na Comissão Revisora, infelizmente - diga-se de passagem - a multa reparatória do anteprojeto de 1981, devido às críticas apresentadas a essa inovação." - Princípios Gerais do Novo Sistema Penal Brasileiro, in O Direito Penal e o Novo Código Penal Brasileiro, Sérgio Antonio Fabris Editor, Porto Alegre, 1985, pág. 16).

PERDÃO JUDICIAL. Numa das sugestões encaminhadas diretamente à Comissão Especial (a nona) sustentou o Prof. WALDYR DE ABREU: o "perdão judicial, como fator de impunidade, merecia ser inteiramente erradicado. Infelizmente já é regra do nosso direito positivo. Teve origem, por ironia , quando em 1973, pretendíamos, como hoje, adotar legislação mais severa, para coibir os desatinos penais do trânsito. A pretendida lei não veio, mas a lastimável escapatória acabou no Código Penal vigente. É a piedade devida às vítimas, reais ou potenciais, que se desloca para os criminosos, que escapam primários para possível reincidência. Com o vício de nossa tendência incorrigível à excessiva benevolência, é fácil prever as conseqüências desastrosas. Não há legislação estrangeira que chegue a este exagero, o que procuramos esclarecer em nosso "Direito Penal de Trânsito", Ed. Forense, págs. 138 ss."

O exame da jurisprudência confirma, realmente, que o âmbito de incidência do benefício de compensação, como previsto no § 5º do art. 121 (acrescentado pela Lei nº 6.416/77) e no § 8º do art. 129 (na redação da Lei nº 8.069/90), vem utrapassando, de muito, o texto específico que a Comissão Especial do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil projetou, em 1973, para os delitos de trânsito (concedido, recorde-se, a sobrinho, noiva, primo ou amigo íntimo).

Todavia, à proposta radical de sua eliminação pura e simples, preferiu-se a solução do equilíbrio, com a recuperação do texto que figurou no Projeto de lei do Senado nº 106, de 1973, reproduzido no Substitutivo do Senador ACCIOLY FILHO (art. 11), para o lugar da proposição originária da Comissão Especial da Câmara dos Deputados.

HOMICÍDIO E LESÃO CORPORAL DOLOSOS. Bem andou a Comissão Especial da Câmara dos Deputados em deixá-los à parte do elenco dos "Crimes em Espécie" - Seção II. Efetivamente, é de ressaltar, mais uma vez, que os delitos de trânsito só admitem o homicídio e a lesão corporal na modalidade culposa, pois há incompossibilidade conceitual entre eles. Recorde-se a iniciativa do anteprojeto do Ministério da Justiça, há pouco colacionada, que somente angariou críticas veementes (de HELENO CLAUDIO FRAGOSO e DAMÁSIO E. DE JESUS, deste, com o apoio em JOSÉ FREDERICO MARQUES), forçando-lhe a retirada, quando da sua redação final. Não havendo, pois, como delitos de trânsito, o homicídio e a lesão corporal dolosos, parece fadado ao insucesso o Projeto de Lei do Senado nº 06, de 1996, do Senador ROMEU TUMA (o qual, em princípio, deveria ter sido encaminhado à Comissão Especial).

OMISSÃO DE SOCORRO. No texto aprovado pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados permaneceu prevista, como hipótese de aumento de pena, no homicídio e na lesão corporal culposos (resultantes de acidente de trânsito). À falta de preceito expresso - como se propõe -, continuaria aplicável, autonomamente, o art. 135 do Código Penal. No mais , o tratamento normativo ora sugerido, alinhando-se à argumentação do Min. LUIZ VICENTE CERNICCHIARO (expendida no citado REsp 18.733-0/DF, em relação a exegese do art. 129, § 7°, do Código Penal), assimila a indicação de maior censurabilidade da conduta do que do resultado. Por essa razão - e para prevenir, também, futuras decisões judiciais díspares (como hoje ocorre, no respeitante à causa de aumento da pena), é que se concebeu a sujeição do condutor do veículo às penas do tipo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

DELITO DE FUGA DO LOCAL DO ACIDENTE. Por igual, não foi previsto pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados. Como visto, não se confunde com a omissão de socorro (HELENO CLÁUDIO FRAGOSO), tratando-se de delito descrito na maioria das legislações penais sobre o assunto (DAMÁSIO E. DE JESUS).

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. O texto proposto pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados não fixa taxa-limite da alcoolemia no sangue, a partir da qual se caracterizaria o estado de embriaguez. Afigura-se indisputável a atuação diferenciada do álcool de pessoa a pessoa, realidade esta a que tem dado relevo a jurisprudência do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo.

Embora entre aqueles que defenderam a necessidade de o Código definir o que é a embriaguez, LUIZ FLÁVIO GOMES não pôde evitar o reconhecimento de que "nunca podemos esquecer que o álcool influi em cada pessoa de modo diferente: há graus diferentes de embriaguez."

A Relatoria, no seu Substitutivo, preferiu manter a orientação adotada na origem, com o apoio em ensinamento do próprio HELENO CLÁUDIO FRAGOSO: "É muito viva a oposição ao sistema das taxas legais, pois ele implica em transferir ao perito os poderes do juiz, que é o único capaz de apreciar o grau de culpabilidade, considerando todos os elementos do fato. O problema fundamental não é propriamente o do conteúdo de álcool no sangue, mas o dos efeitos que o mesmo produz, o que depende da constituição da pessoa e de seus hábitos. Por essa razão as leis passaram a incriminar o fato de dirigir o veículo após a ingestão de bebidas alcóolicas que coloquem o motorista em condição de não poder agir com segurança. As vantagens dessa fórmula são inegáveis." (Crimes do Automóvel, in Revista Forense, vol. 200, pág. 30).

De outro lado, pelo texto ora proposto, aquele que dirigir em estado de embriaguez, por essa circunstância apenas, incidirá na infração administrativa: para a prática do crime, será de mister o condutor do veículo (na via pública), sob a influência do álcool (ou substância de efeitos análogos), expor a dano potencial a incolumidade de outrem.

VENDA OU FORNECIMENTO DE BEBIDA ALCÓOLICA A MOTORISTA. Outra "novidade" em relação ao texto originário da Comissão Especial da Câmara dos Deputados, mas que, evidentemente, não resultou do espírito criativo da Relatoria. Como foi mostrado, a proposta surgiu no Substitutivo do Sen. ACCIOLY FILHO (art. 17), amparada em argumentação que não se pode considerar desarrazoada.

A Relatoria, atenta à diretriz de trabalho que esposou (tomada de posições de natureza política), a incorporou, simplesmente porque, no momento, mais do que àquela época (1975), lhe pareceu conveniente (o que, por via de conseqüência, leva ao acolhimento parcial da Emenda n° 120, de autoria do então Senador Áureo Mello).

DELITO DE "RACHA". Previsto nas principais iniciativas que objetivaram regrar a matéria, dele não cuidou, igualmente, a proposta da Comissão Especial da Câmara dos Deputados - falta que LUIZ FLÁVIO GOMES reputou "lamentável".

FALTA DE PERMISSÃO OU HABILITAÇÃO PARA DIRIGIR VEÍCULO AUTOMOTOR. Ao contrário do preconizado pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados, a Relatoria, no seu Substitutivo, não se satisfez com a integração do tipo independentemente da produção de perigo concreto, perfilhando, neste passo, a fundamentação que o Min. LUIZ VICENTE CERNICCHIARO adotou no julgamento do REsp n° 34.322-0/RS (a qual, recorde-se, ensejou a LUIZ FLÁVIO GOMES a elaboração de minudente estudo a respeito).

Por conseguinte, nos termos do acréscimo ora proposto se o simples dirigir - sem a devida permissão ou habilitação - não gerar perigo de dano, a conduta será penalmente atípica, configurando, apenas, o ilícito administrativo.

JORNADA EXCESSIVA DE TRABALHO. Prevista, igualmente, nas principais iniciativas que objetivaram regrar a matéria, dela não se apercebeu, também, a Comissão Especial da Câmara dos Deputados. A Relatoria a julgou possível de aproveitamento, mas desde que ajustada a uma das linhas mestras do seu Substitutivo - a de evitar a punição pela simples conduta -, motivo por que a concretizou com o acréscimo "pondo em vista a sua própria segurança ou a de terceiros."

RECUSA DO CONDUTOR DE VEÍCULO A SUBMETER-SE A PERÍCIA OU EXAME CLÍNICO. A proposta da Comissão Especial da Câmara dos Deputados - pretendendo a sua incriminação -, foi suprimida no Substitutivo da Relatoria, por ter-se convencido ser irrefutável a eiva de inconstitucionalidade que lhe foi

imputada (VICENTE GRECO FILHO, ROGÉRIO GRECO e DAMÁSIO E. DE JESUS).

Aliás, a favor da legitimidade da oposição do condutor do veículo em submeter-se a exames (pericial ou clínico), já se manifestou o Supremo Tribunal Federal, em julgamento de habeas corpus, no qual se debateu, precisamente, a recusa do paciente em participar de reconstituição do crime (art. 7º do Código de Processo Penal).

Disse o relator, Min. CELSO DE MELLO:

"....

O suposto autor do ilícito penal não pode ser compelido, sob pena de caracterização de injusto contrangimento, a participar da reprodução simulada da fato delituoso.

O magistério doutrinário, atento ao princípio que concede a qualquer indiciado ou réu o privilégio contra a auto-incriminação, resalta a circunstância de que é essencialmente voluntária a participação do imputado no ato, - provido de indiscutível eficácia probatória - concretizador da reprodução simulada do fato delituoso.

....

Embora presente, recusou-se a participar da reprodução simulada dos fatos, em comportamento plenamente compatível com as exigências do due process of law. Ao assim proceder, recusando-se a dar a sua versão para os fatos (fl. 26), nada mais fez o paciente do que exercer, legitimamente, um direito inderrogável inerente à sua própria condição de imputado penal.

É tão intenso o grau de proteção jurídica dispensada pelo ordenamento positivo brasileiro ao indiciado ou ao réu, no quo concerne à sua facultativa participação no ato de reconstituição da cena delituosa, que o próprio Supremo Tribunal Federal, atento à cláusula institutiva do privilégio contra a auto-incriminação, reputou caracterizador do estado de injusto constrangimento a decretação da prisão preventiva do réu que se recusara a participar daquele procedimento probatório (RTJ 127/461)

...."

(HC 69026-DF, Primeira Turma, a 10.12.91, in R.T.J. 142/858-9).

A REMESSA À LEI Nº 9.099, DE 26.9.95. Desde o início dos trabalhos preparatórios do Capítulo XIX do Substitutivo, tinha a Relatoria a plena consciência de que a solução processual projetada pela Comissão Especial da Câmara dos Deputados - a aplicação, "aos crimes previstos neste Código", das regras gerais do Código de Processo Penal (art. 293) - encerrava, na verdade, o aspecto mais sensível da problemática dos delitos de trânsito, cuja manutenção poderia comprometer todo o restante de sua proposta.

Havia fundada razão para essa preocupação maior, pois, já em 1962, sinalizava HELENO CLÁUDIO FRAGOSO: "Não é possível cogitar de uma lei para os crimes do automóvel, sem resolver o problema do processo e julgamento dessas infrações." (artigo citado, pág. 33).

A criação dos Juizados Especiais Criminais, no curso dos trabalhos, não tranqüilizou a inquietação da Relatoria.

Se, de um lado, era certo que as proposições extremamente severas não deveriam ser seguidas, de outro, no contexto em que se insere a intervenção legislativa reclamada, à Relatoria também pareceu que seria inaceitável, aos fins colimados, a projeção indistinta de pena máxima, não superior a um ano, para os crimes de trânsito (excepcionado o homicídio), com o fito único de enquadrá-los no conceito de infração penal de menor potencial ofensivo (Lei nº 9.099/95, art. 61).

Em outra sugestão encaminhada à Comissão Especial do Senado Federal (décima primeira), WALDYR DE ABREU ressaltou que "os delitos do automóvel, freqüentemente, não são "infrações penais de menor potencial ofensivo ..."

Nesse exato horizonte, a solução possível, a juízo da Relatoria, foi a de conservar a lesão corporal culposa, principalmente pela freqüência que se põe na dinâmica dos acidentes de trânsito, no âmbito das infrações penais de menor potencial ofensivo, mantendo, assim, a pena máxima em um ano, manutenção essa compensada pelo acréscimo de multa.

Alarmado com a violência do trânsito, CEZAR ROBERTO BITENCOURT, após aplaudir a transformação, nos crimes de lesões corporais culposas (e leves), da ação pública incondicionada em ação penal condicionada à representação do ofensivo, nela divisou retrocesso, verbis:

> "Embora pareça paradoxal nosso entendimento, ele fundamenta-se no fato de as lesões corporais culposas, em sua maioria esmagadora, ocorrerem no tráfego de veículo automotores ...

> É não deixa de ser uma ironia, que no momento em que se discute, em **todos os segmentos da sociedade, uma forma mais eficaz** de procurar afastar do trânsito, ainda que temporariamente, os infratores inveterados que, no mínimo, são uns **descuidados**, surge, via indireta, a **despenalização** dos crimes culposos. Indiscutivelmente essa despenalização (condicionando a ação penal à representação do ofendido) é extremamente **criticável** ante a **magnitude** da criminalidade praticada ao volante de veículos automotores." (**ob. cit.**, págs. 90/1).

A Relatoria, contudo, não se impressionou com essa incisiva dissidência, pois, em verdadeiro rigor, cuidando-se dos crimes de lesões corporais **culposas** (e leves), **apenas** - e tão-somente - se subordinou a **atividade** de persecução penal do **Estado** à representação da **vítima**, o que, convenha-se, não tem o vislumbrado condão de **agravar** a situação de impunidade.

A qualquer sorte, é preciso atentar para a **recentíssima** decisão do **Plenário** do **Supremo Tribunal Federal**, que, ao **resolver Questão de Ordem** no Inquérito nº 1055-3-AM, afirmou a **autonomia**, em relação aos **Juizados Especiais Criminais**, da **representação**, nos crimes de lesão corporal **culposa** ou dolosa de natureza leve - arts. 88 e 91 (**unânime**, a 24.4.96, **in D.J. 24.5.96**).

Com **base** na argumentação acolhida, é perfeitamente sustentável **idêntica** conclusão para as **demais medidas despenalizadoras** previstas na **Lei nº 9.099, de 1995**: a **composição** - art. 74, parágrafo único, a **transação penal** - art. 76, e a **suspensão condicional do processo** - art. 89.

Aliás, no voto que proferiu como **relator**, salientou, a respeito, o Min. CELSO DE MELLO:

> "....
>
> **Muito embora** os preceitos em causa (**arts. 88 e 91**) residam em texto normativo que regulamentou os Juizados Especiais Cíveis e Criminais - **que constituem órgãos judiciários no primeiro grau de jurisdição** -, torna-se imperioso observar que as **regras legais** em questão aplicam-se, **também**, às **ações penais originárias**, inclusive àquelas ajuizáveis, nos termos do art. 102, I, **b** e **c** da Constituição da República, perante o **Supremo Tribunal Federal**. Esse, é o entendimento de DAMÁSIO E. DE JESUS ("**Lei dos Juizados Especiais Criminais Anotada**", p. 86, 1995, Saraiva), para quem o **caráter autônomo** da norma inscrita no art. 88 da Lei nº 9.099/95 torna-a "aplicável dentro e **fora** do Juizado Especial Criminal."

Essa **mesma** orientação doutrinária - que enfatiza a **plena autonomia de determinados institutos, como aquele concernente à representação penal**, e que sustenta a possibilidade de sua aplicação **também** a causas instauradas **fora** do âmbito do próprio Juizado Especial Criminal - é **igualmente** perfilhada por LUIZ FLÁVIO GOMES, que, em recentíssima obra ("**Suspensão Condicional do Processo Penal**", p. 136/137, item n. 4, 1995, RT), expende as seguintes e precisas considerações, **verbis:**

> "Uma primeira confusão que se deve evitar, quando enfocamos a **suspensão do processo** e o Juizado Criminal, consiste no seguinte: a Lei 9.099/95 cuidou primordialmente dos juizados especiais cíveis e criminais. **E aproveitou a ocasião para disciplinar dois outros assuntos: a exigência de representação nas lesões corporais culposas e leves (art. 88) e a suspensão condicional do processo (art. 89). Estes últimos gozam de autonomia frente aos juizados.** Serão aplicados também neles, não há dúvida, mas em virtude dessa **autonomia** é evidente que entrarão em vigor no próximo dia 26 de novembro de 1995 **e serão aplicados pelos juízos comuns, desde logo. Não são institutos necessariamente atrelados aos juizados.** Gozam de **independência**, porque o art. 95 da lei citada só exige lei estadual, no prazo de seis meses, para a criação e instalação dos juizados especiais. Sem essa lei, de imediato, só será possível aplicar os institutos penais de tais juizados."

É preciso ter presente que o **novíssimo** estatuto disciplinar dos Juizados Especiais, **mais** do que a regulamentação normativa desses órgãos judiciários de primeira instância, importou em expressiva **transformação** do **processo penal** vigente no Brasil, **criando** instrumentos destinados a **viabilizar**, juridicamente, processos de **despenalização**, com a inequívoca

finalidade de forjar um novo modelo de Justiça Criminal, que privilegia a aplicação do espaço de consenso, autorizando, desse modo, na definição da controvérsias oriundas do ilícito criminal, a adoção de soluções fundadas na própria vontade dos sujeitos que integram a relação processual penal.

....."

(In Ementário nº 1.829-01, págs. 37/39).

XXXIX

Justificadas as principais posições assumidas no Capítulo XIX do Substitutivo, a Relatoria não pode dar por concluída a sua missão sem o registro de que comunga da advertência de HELENO CLÁUDIO FAGOSO e ACCIOLY FILHO:

"É inteiramente ilusório supor que se pode resolver o problema dos acidentes do trânsito através da intimidação penal. A repressão através da pena criminal é apenas um dos elementos de controle, e seguramente não é o mais importante. O policiamento ostensivo impede mais acidentes que qualquer norma penal.

Se a segurança do trânsito exige mais engenharia do que Direito Penal, não pode dispensar eficaz aparato repressivo, que assegure a observância de leis e regulamentos, bem como extenso programa de educação." (Relatório citado, pág. 12).

"É preciso, pois, ressaltar que a descrição de ilícito penais não vai resolver os problemas de tráfego, que o direito penal não é panacéia para os desvios de conduta do homem.

.....

Fica, pois, bem claro que a simples promoção da infração, da categoria do administrativo para o penal, não vai pôr fim ao alude de acidentes de tráfego.

.....

Eis porque se insiste nesse passo - a criação de ilícitos penais, relativos ao tráfego de veículos, e a instituição de aparelhamento e processo especiais para julgá-los, só por si, não resolvem nem abrandam o angustioso problema da onda crescente de acidentes de trânsito." (Publicação citada, págs. 10, 12 e 14).

O Senado Federal, com os subsídios ora apresentados, tem condições de decidir o que entender melhor para o País.

T - Das Disposições Finais e Transitórias.

Poucas foram as modificações propostas por esta Relatoria no corpo deste Capítulo, cabendo citar, neste passo, aqueles que entendemos relevantes:

a) supressão da regra do art. 308 do Projeto. Em primeiro lugar porque juridicamente é discutível a previsão legal de outorga de competência para órgão administrativo alterar texto da lei. Em segundo lugar, porque a expressão "alterar" pode significar tanto reduzir quanto aumentar os prazos;

b) substituímos a redação do art. 310 do Projeto que, de forma juridicamente imprópria, revigora norma contida em Regulamento, ou seja, diploma infralegal. Por melhor atender à técnica legislativa, introduzimos no texto do Substitutivo o conteúdo do mencionado dispositivo que se acha no Regulamento em vigor e que, a partir da vigência do novo Código, deverá ser objeto de Resolução do CONTRAN. Atendemos assim a proposta na Emenda nº 123;

c) tendo em vista a vultosa importância correspondente à arrecadação das multas de trânsito em todo o território nacional, quantia essa que poderá dobrar ou triplicar em razão dos novos valores previstos no texto em exame, entendemos mais racional a redução do percentual previsto no parágrafo único do art. 311 do Projeto para 5%.

Para se ter uma vaga idéia do valor de arrecadação, pois são difíceis os dados reais sobre a matéria, somente na Capital de São Paulo devem ser arrecadados no ano de 1996 cerca de 100 (cem) milhões de reais.

Ora, como a arrecadação de multas deve ser destinada para fazer face a despesas relativas à segurança, sinalização e melhoria do trânsito, em geral (art. 295 do Substitutivo), parece-nos um pouco exacerbada a parcela destinada a campanhas.

Estas razões levaram-nos a propor a redução em tela, ressaltando-se que não há como se destinar os recursos ao FUNSET, porque extinto em face da sua não ratificação nos termos do art. 36 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, mas propusemos a futura destinação da União endereçada ao Sistema Nacional de Trânsito diante das reais necessidades de se alocar recursos para a segurança viária;

d) por motivo idêntico ao referido na letra b, acima, para que não haja solução de continuidade na aplicação das normas relativas ao excesso de peso e dimensões de veículos reproduzimos o texto dos arts. 81, 82 e 83 do Regulamento do Código de Trânsito em vigor, até que a matéria seja regulada pelo CONTRAN;

e) na redação do art. 312 achamos mais prudente mencionar, expressamente, o valor da multa atualmente fixada pela legislação vigorante;

f) pela mesma razão introduzimos parágrafo único ao citado art. 298 do Substitutivo, para deixar claro que os limites de tolerância acham-se estabelecidas na Lei nº 7.408, de 1985;

g) pequena alteração, no sentido de melhor explicitar os condutores que deverão apresentar documentação comprobatória de identificação, foi introduzida no art. 304 do Substitutivo.

h) para harmonização dos diversos dispositivos que integram o Substitutivo, sugerimos a supressão do art. 320 e do parágrafo único do art. 315, além de atualizar, segundo o atual padrão monetário vigente no País, a parcela prevista no art. 311 do Substitutivo;

i) em razão da abrangência das modificações introduzidas com o advento da nova legislação e da necessidade de adaptação e adequação dos órgãos existentes para exercerem suas novas funções, a par da exiguibilidade de tempo (60 dias) para que os condutores e usuários das vias terrestres do País venham a tomar pleno conhecimento das normas editadas pelo Código ora em elaboração, sugerimos a dilatação de prazo de "vacatio legis" previsto no art. 324 do Projeto, para 120 dias, nos termos do art. 312 do Substitutivo;

j) A fim de solucionar, de uma vez por todas, a esdrúxula situação de quase vinte mil ônibus que, embora licenciados e autorizados a circular, posteriormente foram objeto de imposição de penalidades por ter sido constatado excesso de peso, estamos introduzindo no texto dispositivo que isenta os referidos veículos das injustas penalidades a que estão sujeitos na atualidade;

k) procedemos à substituição do Anexo II pela sinalização vigente, prevista no Regulamento do Código Nacional de Trânsito, até que o Poder Executivo regulamente a matéria.

A nossa proposta de substituir o conteúdo do Anexo II do Projeto pela sinalização vigente, em caráter provisório, deveu-se ao fato de que a matéria, em razão da sua alta especialização técnica, merece maiores e mais aprofundados estudos, ressaltando-se que, sem sombra de dúvida, o foro mais indicado para este aprofundamento é o CONTRAN, órgão técnico capacitado e apoiado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos.

Parece-nos mais cauteloso que a apreciação técnica desta complexa matéria seja transferida por esta Comissão àquele competente órgão.

Por outro lado, cabe registrar, que o Anexo aprovado na Câmara dos Deputados introduz alterações na legislação vigente e a sua aprovação implicaria a necessidade de súbitas mudanças na sinalização já implantada, bem como na reeducação de motoristas e pedestres.

Ressalte-se, entretanto, que o procedimento ora adotado não impede que as mudanças constantes do Anexo, se tecnicamente corretas do ponto de vista da segurança e fluidez do trânsito, venham a ser implementadas.

O que se pretende é a garantia de um espaço para a maior reflexão dos técnicos em torno desta importante questão.

Buscando a logicidade e a melhor técnica legislativa, suprimimos do Anexo I os conceitos e definições de expressões retiradas do texto original pelo Substitutivo, fazendo pequenas alterações em outros.

4 - DO EXAME DAS EMENDAS.

Preliminarmente cabe registrar que, com o objetivo de evitar possíveis dificuldades com a identificação das Emendas apresentadas, uma vez que na primeira fase da tramitação do Projeto, em 1994, foram oferecidas 137 proporsições e que em 1995, no curso da segunda fase, 119 emendas foram entregues, houve por bem a Secretaria desta Comissão remunerar estas últimas, aplicando à hipótese a regra do art. 246 do Regimento Interno desta Casa.

Em assim sendo, o número total de emendas atingiu a 256, das quais 10 foram retiradas por seus respectivos autores, 68 foram integralmente acolhidas, 35 parcialmente acolhidas, 16 julgadas prejudicadas e 127 foram rejeitadas. Por ocasião da reunião da Comissão Especial foram aprovados os destaques relativos às Emendas ns. 190 e 246.

Passamos, nesta oportunidade, ao exame, individual, das proposições supracitadas, por ordem numérica.

Emenda nº 01:

Não nos parece necessária a expressão "automotor", observando-se, por outro lado, que as normas de circulação aplicam-se a todos os tipos de veículos, consoante dispõe o art. 3º do Substitutivo. Opinamos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 02:

De acolher-se, a Emenda. Na realidade, deve-se fazer opção pelos incisos VII e VIII onde os mencionados órgãos acham-se

implicitamente previstos. Com a extinção da SENATRAN, entendemos mais adequado mencionar-se no item II o "orgão máximo executivo de trânsito", suprimindo-se a referência ao DENATRAN. Pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 03:

Parece-nos desaconselhável a inserção das guardas municipais como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito. As atribuições de tais corporações acham-se previstas no § 8º do art. 144 da Constituição Federal, sendo vedada a ampliação dessa competência por norma infraconstitucional. O que pode o município é arregimentar "agentes de trânsito", sem, todavia, o status de polícia de segurança. Pela rejeição da proposição.

Emenda nº 04:

Entendemos dispensável e até desaconselhável a regra proposta, pois a publicidade das reuniões dos órgãos administrativos deve ser regulada pelo seu respectivo Regimento Interno, observando-se que o texto já prevê reuniões públicas do Contran.

Emenda nº 05:

Emenda retirada pelo autor.

Emenda nº 06:

A proposição, ao pretender reduzir o número de integrantes do CONTRAN, vem ao encontro da idéia central da Relatoria e, ao que tudo indica, da maioria dos membros da Comissão. Pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 07:

O Substitutivo apresentado pela Relatoria, dentro da coerência exigida pelo seu contexto, elege o órgão máximo de trânsito da União, sem nominá-lo, como um dos contemplados com representação junto ao CONTRAN, outorgando a seu Diretor, inclusive a Presidência daquele colegiado.

A Emenda acha-se prejudicada, em face da extinção da SENATRAN pela Medida Provisória nº 886/95, diversas vezes reeditada.

Emenda nº 08:

A supressão do inciso VII do art. 10 já foi objeto da Emenda nº 07, apreciada e julgada prejudicada. Quanto à redução de 3 para 2 representantes dos órgãos estaduais procede a proposta, pois o item V do Substitutivo prevê outro representante de órgãos estaduais, qual seja, o do Conselho das Polícias Militares. Somos, assim, pela aprovação parcial da Emenda.

Emenda nº 09 e 10:

Propomos o acolhimento parcial dessas Emendas uma vez que a expressão "sindical" evita eventuais conflitos entre entidades afins.

Emenda nº 11:

A proposição em tela conflita com a intenção de se reduzir o número de integrantes do CONTRAN. Opinamos pelo seu não acolhimento.

Emenda nº 12:

Tendo em vista a substancial redução da composição do CONTRAN para 15 membros, segundo propõe o art. 10 do Substitutivo, fica prejudicada a sugestão contida na Emenda, com relação ao **quorum** mínimo para decisões.

Emenda nº 13:

É de se acolher, em parte, a presente proposição que, coerentemente com a idéia de se conferir a coordenação do SNT ao Ministério a ser designado pelo Presidente da República, prevê o cabimento de recursos das decisões proferidas pelo CONTRAN para essa mesma autoridade. Manifestação favorável parcialmente à Emenda.

Emenda nº 14:

A criação de novas Câmaras Temáticas deve atender às necessidades práticas a serem formuladas pelo CONTRAN. A Emenda, dessa forma, distoa do rumo seguido pelo Projeto e pelo Substitutivo apresentado. Pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 15:

A substituição proposta de um representante dos condutores autônomos por um representante da comunidade (que pode ser até um condutor autônomo) parece-nos melhor atender aos anseios da sociedade e legitimar as decisões das JARI, pois o universo de onde se há de escolher o referido integrante do CONTRAN é mais amplo. Opinamos pelo acolhimento da Emenda.

Emenda nºs. 16, 17 e 18:

As atribuições conferidas à SENATRAN, em razão da extinção dessa Secretaria, segundo o Substitutivo desta Relatoria ficarão a cargo do órgão executivo de trânsito da União que, por motivos óbvios, não deve enfeixar " ... o policiamento e a fiscalização das ferrovias federais". As Emendas ns. 16 e 17 apresentadas, por isso, merecem acolhimento e a Emenda nº. 18 deve ser rejeitada.

Emenda nº 19:

A proposição harmoniza, em parte, o dispositivo (item XXVII do art. 19 do Substitutivo) com a fórmula adotada para disciplinar o Sistema Nacional de Trânsito. Opinamos pela admissão parcial da proposição.

Emenda nº 20:

Não se justifica a modificação pretendida pela Emenda, pois o órgão executivo de trânsito federal é aquele a quem cabe intervir, se for o caso, não se conhecendo a figura da "auto-intervenção". Pela Rejeição.

Emenda nºs 21, 22, 23, 24, 25 e 26:

Emendas retiradas pelo autor.

Emendas nºs. 27, 28 e 29:

Procedem as razões que sustentam as Emendas nºs. 27 e 29, pois a matéria fica melhor localizada no art. 23. Quanto à proposta contida na Emenda nº 28, propomos o seu não acolhimente. Pela aprovação integral das Emendas nºs. 27 e 29 e pela rejeição da Emenda nº 28.

Emenda nº 30:

Não nos parece aconselhável fixar, com exclusividade, a competência das Polícias Militares para as tarefas de fiscalização e policiamento ostensivo nas estradas estaduais.

Deve-se deixar ao Estado membro a responsabilidade pela sua própria organização administrativa (art. 25 da Constituição Federal). Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 31:

A proposição visa, na prática, excluir os órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, (previstos nos arts. 7º, VII, 8º e 24), mantendo a vigente estrutura. A matéria já foi objeto de extensas considerações no corpo deste Parecer. Por contrariar uma das idéias que constitui inegável avanço descentralizador, sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 32:

Reproduz a de nº 28, já apreciada e que mereceu parecer pelo não acolhimento. Merece esta, portanto, idêntico tratamento. Pela rejeição.

Emenda nº 33 e 34:

Proposições que pretendem restabelecer, no Projeto a atual estrutura, a qual confere aos Estados membros a exclusividade para a gestão e administração do trânsito no território estadual. Pela rejeição das Emendas.

Emenda nº 35:

Não nos parece aconselhável a adoção da proposta, pois o encaminhamento dos documentos aludidos não é tarefa exclusiva das Polícias Militares, registrando-se, ainda, que as suas funções, nos casos de acidentes, restringe-se à interdição do local e providências similares, capazes de facilitar o trabalho dos peritos. Opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 36:

Esta Emenda apresenta grande semelhança com as de nºs. 27, 28 e 29, mas o seu texto pareceu-nos mais técnico, daí porque foi foi adotado no Substitutivo. Pela aprovação.

Emenda nº 37:

A proposição não aperfeiçoa o texto normativo em exame, pois de reduzida objetividade. Sugerimos a sua rejeição.

Emenda nº 38:

Merece acolhimento parcial a Emenda, por sugerir de forma mais adequada a inserção do parágrafo.no art. 23 do Projeto.

Emenda nºs 39 e 40:

As Emendas pretendem retirar do rol de competências conferidas pelo Projeto aos municípios aquelas relativas à gestão e fiscalização do trânsito, o que desfigura o modelo descentralizador votado pela Câmara dos Deputados e adotado por este Relator. Devem as propostas, a nosso ver, ser rejeitadas.

Emendas nºs. 41 e 42:

É de acolher a proposta contida nestas Emendas, pois as matérias aludidas nos incisos XVI e XVII do art. 24 do Projeto referem-se a transporte, não havendo porque se situarem no Código de Trânsito. Pela admissão das proposições.

Emenda nº 43:

No caso de serviço de transporte de escolares outra é a situação, mesmo porque acha-se ele exaustivamente disciplinado no Capítulo XIII do Projeto em razão da especialidade que qualifica esse importante serviço de transporte coletivo. Pela aprovação parcial
da Emenda.

Emenda nº 44:

A especificação do tipo de cinto de segurança deve ficar a cargo do órgão técnico competente, ou seja, o CONTRAN, ainda mais que tal matéria estará sempre sujeita a avanços tecnológicos que poderão induzir as autoridades a optar por equipamento mais apropriado e seguro, no futuro. Propomos, por estes motivos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 45:

A matéria acha-se regulada no art. 71 do Projeto, razão pela qual entendemos que a Emenda não merece prosperar. Pela rejeição.

Emenda nº 46:

Por se tratar de norma jurídica de duvidosa eficácia, pois a obediência ao seu comando fica à mercê do condutor, não sendo exequível a aplicação de sanção, procedemos à supressão do art. 28 do Projeto. O subjetivismo contido na regra jurídica em apreço levou-nos à sua exclusão do texto. A Emenda em exame, assim, fica prejudicada.

Emenda nº 47:

A Emenda corrige omissão apresentada na redação do inciso IV do art. 29 do Projeto. Sugerimos o seu acolhimento parcial.

Emenda nº 48:

De não se acolher a proposição, cujas expressões que prtetende introduzir, não aprefeiçoa o texto em comento. Pela rejei+ção da Emenda.

Emenda nº 49 e 50:

As propostas merecem ser acolhidas porque adequam a terminologia adotada pelo Anexo I com a fórmula redacional das alíneas a e c, do inciso XII, do art. 29 do Projeto. Propomos o acolhimento das Emendas em questão.

Emenda nº 51:

É de todo pertinente o reparo proposto pela Emenda, pois harmoniza a redação do parágrafo aos dispositivos reportados. Pela aprovação.

Emenda nº 52:

A inclusão do parágrafo único sugerido aperfeiçoa o texto do Projeto, daí porque propomos o acolhimento desta Emenda.

Emenda nº 53:

A expressão sugerida pela Emenda é a tecnicamente correta, razão pela qual propomos o acolhimento.parcial da proposição.

Emenda nº 54:

A redação proposta pela Emenda é mais apropriada. Pelo acolhimento parcial da Emenda.

Emenda nº 55:

Não nos parece apropriada a inclusão proposta pela Emenda, pois o critério adotado para a classificação das vias urbanas não cogita do tipo de veículo nelas utilizado, mas no fluxo de trânsito de cada uma. Uma via segregada para transporte coletivo, em princípio, pode ser uma via de trânsito rápido, uma via arterial ou até uma via coletora. Sugerimos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 56:

Parece aconselhável o aumento da velocidade máxima nas rodovias do tipo "auto-estrada". A nosso ver, se as condições da estrada permitem velocidade acima dos 80 km/hora, nada obsta que a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a mesma estabeleça limite superior. Somos pelo acolhimento parcial da Emenda.

Emendas nºs 57, 58 e 59:

As redações sugeridas aperfeiçoam o texto, razão pela qual propomos o acolhimento das Emendas ns. 57 e 58 e parcial da Emenda nº 59.

Emenda nº 60:

Não nos parece apropriada a fórmula proposta pela Emenda em questão, razão pela qual manifestamos-nos pela sua rejeição.

Emendas nºs 61, 62 e 63:

As proposições em tela melhor disciplinam os dispositivos relacionados com a sinalização de trânsito. Opinamos pelo acolhimento das Emenda ns.61 e 62 e, em parte, da Emenda nº. 63.

Emenda nº 64:

A fórmula redacional sugerida pela Emenda não se harmoniza com os dispositivos que integram a Seção II do Capítulo IX do Projeto. Somos pelo seu não acolhimento.

Emenda nº 65:

A limitação sugerida pela Emenda não nos parece conveniente, pois os constantes avanços tecnológicos na área da indústria automobilística induzem, com frequência, a adoção de novos equipamentos obrigatórios tendentes a reforçar a segurança dos veículos. Pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 66:

Parece-nos mais apropriada a redação sugerida pela Emenda, que deixa mais flexível a regulamentação da obrigatoriedade do cinto de segurança. Opinamos pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 67:

A luz diurna proposta no item II, do art. 111 ainda não teve comprovada a sua eficiência como equipamento de segurança nos veículos automotores, observando-se que a sua utilização restringe-se a países escandinavos e ao Canadá, cujos climas dominantes diferem muito das condições climáticas brasileiras. Opinamos pelo acolhimento da Emenda.

Emenda nº 68:

Entendemos que a obrigatoriedade do tacógrafo para veículos com peso bruto total superior a 3,5 toneladas, conforme prescreve o Projeto, há de propiciar melhores condições de fiscalização e controle, com inegáveis benefícios para a segurança veicular. Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 69:

Consoante já ficou consignado anteriormente, a obrigatoriedade de instalação do chamado "totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais" parece-nos medida precipitada, por não se ter, ainda, efetiva comprovação

da eficiência do equipamento para a segurança veicular. Sugerimos, por isso, o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 70:

Em face da proposta de acolhimento da Emenda nº 69, entendemos que se acha prejudicada a proposição ora em comento.

Emenda nºs. 71 e 72:

As proposições em exame seguem a trilha da Emenda nº 65, que retira do CONTRAN a competência para estabelecer outros equipamentos obrigatórios, além daqueles relacionados no art. 111 do Projeto. Pelas razões já aduzidas somos pelo não acolhimento destas propostas, embora deva-se reconhecer que os §§ 1º e 4º do dispositivo em tela merecem alteração. Pela rejeição.

Emenda nº 73:

Não há razão para tão drástica proibição. Somos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 74:

Pela aprovação parcial da Emenda, pois autorizam a publicidade em veículos de transporte coletivo respeitadas as normas básicas de segurança. O Substitutivo apresentado adota solução semelhante, embora com outra fórmula redacional.

Emenda nº 75:

A identificação do veículo mediante gravação ou regravação, na forma pervista nos parágrafos do art. 120 do Projeto parece-nos corretamente disciplinada, razão pela qual propomos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 76:

Não vemos razão para se excluir os ônibus da obrigatoriedade da inscrição indicativa de sua lotação. Pela rejeição da Emenda.

Emendas nºs 77 e 78:

A redação proposta pelas Emendas é mais clara, daí porque opinamos pelo seu acolhimento.

Emenda nº 79:

A proposta merece parcial acolhimento porque o comando sancionatório melhor se situa no Capítulo das Infrações, para onde será transferido no Substitutivo a ser apresentado. Parcial aprovação.

Emendas nºs 80 e 81:

Em face da supressão dos §§ 1º e 2º art. 127 do Projeto, é de considerar-se prejudicadas as Emendas em apreço.

Emenda nº 82:

Análogamente ao que ocorre com a Emenda nº 79, também esta merece parcial acolhimento.

Emenda nº 83:

Salvo melhor juízo, entendemos que a autorização para o porte do Certificado de Licenciamento Anual, em fotocópia, por si, não aumenta a possibilidade de falsificação, mesmo que autenticada pelo órgão competente. Por outro lado, tal prática caracteriza esforço de desburocratização. Somos pelo acolhimento da Emenda.

Emenda nº 84:

Parece-nos desnecessária a regra proposta na presente Emenda, pois se a autoridade policial detectar a ocorrência, por exemplo, de desmonte em veículo, haverá de promover o pedido de baixa do mesmo, independentemente de autorização legal, opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 85:

Diante da supressão do art. 140 do Projeto, por não regular matéria de trânsito, mas de transporte, é de se declarar prejudicada esta Emenda.

Emenda nº 86:

Parece-nos necessária a regra contida no art. 141 do Projeto, especialmente para a garantia dos créditos públicos oriundos da imposição de multas. Opinamos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 87:

A proposta de apenar tanto o condutor do veículo de transporte de escolares como o proprietário do veículo, além de afrontar a sistemática adotada pelo Projeto, acha-se situada em local impróprio. Por estas razões, sugerimos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 88:

A proposta merece parcial acolhimento, no que concerne à expressão "órgão ou entidade executivo do estado do domicílio". No mais, melhor é a redação do Projeto. Pela aprovação parcial.

Emenda nº 89:

Não nos parece necessária, nem conveniente, a discriminação de habilitação para a condução de ciclomotor, motoneta, motocicleta ou similares tendo em vista a potência desses veículos. Propomos a rejeição da Emenda.

Emendas nºs. 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 102, 103, 104, 105 e 106:

Todas merecem acolhimento porque ou tornam mais claro o texto ou corrigem pequenos equívocos e erros materiais, sendo que a Emenda nº. 104 deve ser parcialmente acolhida.

Emenda nº 100:

Entedemos mais seguro para o usuário a exigência de algum instrumento para a medição da velocidade por parte da autoridade que pretenda impor penalidade por excesso de velocidade. Somos, assim, pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 101:

Parece-nos razoável a proposta da aumentar para 50% o limite de excesso de velocidade nas demais vias com exceção das rodovias para caracterizar infração grave ou gravíssima. Somos pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 107:

Não obstante a intenção de apefeiçoar a redação do dispositivo que regula infrações imputadas aos condutores de ciclos, entendemos que a melhor fórmula redacional é aquela introduzida no Substitutivo. Pela rejeição da proposição.

Emenda nº 108:

De acolher-se a Emenda porque a formulação por ela proposta supre as omissões detectadas no Projeto.

Emenda nº 109:

A inclusão da expressão prevista aperfeiçoa o texto, daí porque opinamos pelo acolhimento da Emenda.

Emenda nº 110:

Não nos parece conveniente a diferenciação pretendida entre motoristas profissionais e outros, pois tal procedimento envolveria maior burocratização de procedimentos e aumento de custos operacionais. Pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 111:

A proposta pretende assegurar prazo para que os frotistas justifiquem a falta de identificação de seus prepostos. Não nos parece razoável que a ausência de boa administração por parte de empresas frotistas venha a ser contemporizada pela legislação de trânsito. Somos de opinião de que a Emenda não deve prosperar.

Emenda nº 112:

A diminuição do tempo de 6 para 4 horas para a renovação da aplicação de penalidade nas chamadas infrações continuadas parece-nos aconselhável, com vistas à melhor ordenação do trânsito. Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 113:

A gradação do valor das multas em função da idade de uso dos veículos não nos parece conveniente, tendo em vista que tal critério nem sempre corresponde à real capacidade econômica de seu proprietário. Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº114:

Desde que se proceda a rigorosa fiscalização, não vemos porque haveria prejuízo para o Poder Público, pois a saída do veículo estrangeiro do território nacional há de ficar condicionada ao recolhimento das multas. O procedimento sugerido pela Emenda há de se harmonizar, ainda, com o princípio da reciprocidade de tratamento no país de origem do veículo. Pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 115:

Trata-se de matéria que foge ao âmbito da legislação de trânsito. Propomos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 116:

Entedemos mais coerente e consentâneo com o caráter educativo da pena que a reincidência capaz de inviabilizar a conversão de infrações de natureza leve ou média para a advertência por escrito seja a específica, isto é, aquela relativa à mesma infração. Somos pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 117:

A inclusão do parágrafo sugerido pela Emenda seria conveniente e relevante para regular a questão da retirada do disco do tacógrafo em caso de acidente, se se mantivesse a redação do **caput**. Achamos por bem, todavia, somente autorizar a retirada do disco pelo perito oficial, como garantia da inalterabilidade da prova. A Emenda, portanto, acha-se prejudicada.

Emenda nº 118:

Entendemos prejudicada a Emenda em face do acolhimento da Emenda nº 156, que popõe a supressão do art. 281 do Projeto

Emenda nº 119:

O texto da proposição complementa, com propriedade, a regulação da composição da JARI. Opinamos, assim, pelo acolhimento da Emenda.

Emenda nº 120:

A Emenda acha-se analisada no capítulo relativo aos Crimes de Trânsito.

Emenda nº 121 e 122:

São apreciadas no tópico deste Parecer que analisa o Capítulo destinado a regular os Crimes de Trânsito.

Emenda nº 123:

A proposta deve ser acolhida, a nosso ver, porque preenche a lacuna existente entre a entrada em vigor do novo Código que.

por via de consequência, revoga a legislação ora em vigor e as normas a serem estabelecidas pelo CONTRAN, no que concerne a equipamentos obrigatórios em veículos.

Emenda nº 124:

A sugestão contida na Emenda é pertinente e adota terminologia correta. pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 125:

A drástica redução do percentual do valor das multas arrecadadas a ser transferido para o extinto FUNSET poderá inviabilizar a implementação das Campanhas de Educação e Segurança de Trânsito a cargo desse importante órgão. Mas, por outro lado, parece-nos exagerado o percentual de 10% previsto. Sugerimos a aprovação parcial da Emenda, registrando-se que outro fundo deverá ser criado pelo Poder Executivo federal.

Emenda nº 126:

A presente Emenda explicita a penalidade prevista por excesso de peso, constante do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 98.993, de 1990, evitando-se a solução adotada pelo texto, que determina a aplicação de legislação revogada. Propomos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 127:

A proposta merece ser acolhida, em parte, pois nada mais justo do que os municípios virem a contribuir para fazer face às despesas dos CETRAN. A redação prevê o CONTRANDIFE, que é órgão do Distrito Federal, não dividido em municípios. Pela aprovação parcial da Emenda.

Emenda nº 128:

Trata-se de matéria relacionada com peso e dimensão de veículos, cuja disciplinação passou para a legislação infralegal, todavia, parece-nos conveniente solucionar definitivamente o problema criado pelo excesso de peso de veículos regularmente autorizados a circular. Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 129:

A matéria aludida na proposição diz mais respeito ao Direito do Trabalho do que à legislação de trânsito. Por esta razão opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 130:

A fixação do prazo de arquivamento para ulterior microfilmagem deve ficar a critério das autoridades encarregadas dessa tarefa, não sendo aconselhável estabelecer, em lei, tal procedimento administrativo. Somos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 131:

A proposição sustenta que a providência visa a prevenir o furto e o roubo de veículos. Mas, na realidade, pode produzir o efeito contrário e confundir as autoridades responsáveis pela transferência de veículos. Somos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 132:

A medida proposta pode ser veiculada pela legislação infralegal, daí porque opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 133:

Também essa questão se situa melhor no conjunto de normas atinentes ao órgão ou entidade executivos rodoviários com circunscrição sobre a rodovia. Propomos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 134:

Como a classificação dos veículos, segundo orientação do Substitutivo que oferecemos, deve ser regulada por Resolução do CONTRAN, também o conceito de veículo de carga constante do Anexo I, deve dele ser retirado. Opinamos pela prejudicialidade da Emenda.

Emenda nº 135:

O conceito constante do Anexo I parece-nos correto, daí porque sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 136:

O conceito constante do Anexo I afina-se com as atribuições das Polícias Militares, previstas no art. 23. Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 137:

A terminologia adotada pelo Anexo I, a nosso ver é mais apropriada, razão pela qual sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 138:

Parece-nos de todo conveniente a aprovação da Emenda, por melhor se adequar à regra que dispõe sobre a composição dos CETRAN e CONTRADIFE, adotado no art. 15 do Substitutivo. Em face da aprovação da Emenda nº 176, opinamos pela aprovação, também, da proposição ora em exame.

Emendas nºs 139 e 140:

As Emendas propõem a supressão do art. 20 do Projeto, o qual confere atribuições ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Não nos parece conveniente tal medida, pois é inegável a importância do DPRF no conjunto de órgãos

que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Sugerimos o não acolhimento da Emendas.

Emenda nº 141:

Correta a observação do autor da Emenda quanto à descriminação promovida pelo § 1º do art. 21. Todavia as alterações introduzidas no art. 20, pelo Substitutivo, recomendam, tão-somente, pequena modificação redacional no supra-citado parágrafo. Somos pelo acolhimento parcial da Emenda.

Emendas nºs. 142 e 145:

Pela aprovação das Emendas, não pelas razões apresentadas, mas porque a regra em tela melhor se situa no art. 23 do Projeto.

Emenda nº 143 e 144:

Procede a crítica com relação ao § 2º dos arts. 21 e 22 do Projeto que, no nosso Substitutivo, foram trasladados para o art. 23. Pela aprovação das Emendas.

Emendas nºs. 146, 147, 150, 151, 152, 153, 193 e 242:

A proposição em questão foge à orientação adotada de manter-se a descentralização da gestão do trânsito, mediante a repartição de atribuições entre os órgãos executivos de trânsito dos Estados e dos Municípios. Propomos a rejeição das Emendas, com exceção da primeira, cujo texto foi incorporado ao Substitutivo, daí porque propomos o acolhimento da Emenda Nº 146..

Emenda nº 148:

A nosso ver, nad há de equivocado na expressão em tela, pois não se trat de criação de "modalidade de Polícia de Trânsito", mas r re-se o texto ao "exercício regular do Poder de Polícia de ânsito", justamente aquele, cujo conceito provém do direito administrativo. Sugerimos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 149:

A proposta formulada harmoniza-se com a melhor disciplinação da matéria, evidenciando-se a desnecessidade do disposto nos §§ 2º e 3º do art. 24. Pelo acolhimento da Emenda.

Emenda nº 154:

Diante da robusta fundamentação de cunho jurídico trazida em parecer que sustenta a inconstitucionalidade da obrigatoriedade de veiculação gratuita de mensagens de campanhas de segurança de trânsito, a cargo de emissoras de rádio e televisão, **ad cautelam**, propomos o acolhimento parcial da Emenda. A obrigatoriedade, conforme o Substitutivo, ficará adstrita às emissoras pertencentes ao poder público.

Emenda nº 155:

Ainda que se deva reconhecer a preocupação do ilustre autor da proposição no sentido de preservar com rigor, as atribuições da polícia judiciária, parece-nos aceitável a fórmula contida no art. 279 do Projeto, com as alterações que introduzimos por tornar mais célere o procedimento de apuração dos fatos pela perícia. Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº156:

Concordamos plenamente com a proposta formulada pela Emenda, no sentido de suprimir o art. 281, o qual poderia levar a autoridade de trânsito à insegurança na imposição de penalidade a quem fosse acusado do cometimento de infração por pessoa não qualificada para fazê-lo. Na realidade, os órgãos e entidades devem congregar contigentes de agentes em número suficiente para operar e fiscalizar o trânsito. Somos, pois, favoráveis à aprovação da Emenda.

Emenda nº 157:

A Relatoria houve por bem recomendar alterações no art. 321 do Projeto, suprimindo o seu § 3º e modificando a redação do § 2º. Em face do atendimento, em parte, da sugestão constante da proposição, concluímos pelo seu parcial acolhimento.

Emenda nº 158:

Coerente com a sugestão de acolhimento da Emenda nº 184, faz-se necessária a supressão da Polícia Rodoviária Federal do conceito aludido. Pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 159:

É correta a afirmação contida na justificativa da Emenda, quanto à extinção do SENATRAN. Todavia, optou esta Relatoria por não nominar o órgão máximo executivo federal, deixando a critério do Poder Executivo a disciplinação de sus estrutura. Pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 160:

Parece-nos desnecessário o adendo proposto, pois não pode a administração pública deixar de comunicar à autoridade policial ou ao Ministério Público a ocorrência de fatos que mereçam investigação acerca de seus efeitos penais. Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 161:

A utilização de fárois de luz baixa durante o dia serve para melhor identificar determinados tipos de veículos que, por suas peculiaridades, necessitam maior proteção no trânsito (transporte coletivo e ciclos motorizados).

No momento em que todos os veículos passam a circular com os fárois acessos quebra-se a distinção e aquilo que era exceção para mais fácil identificação e segurança, passa a ser

a regra geral, ou seja, a generalidade. Perde-se, por este lado, o objetivo de proteger determinadas categorias de veículos. Somos pela rejeição da Emenda.

Emendas nºs. 162 e 163:

As proposições afinam-se, em parte, com o pensamento da Relatoria sobre a questão da inserção de normas relativas a peso e dimensões de veículos. Pelo acolhimento parcial das Emendas.

Emenda nº 164:

A Emenda em tela pretende resolver questão de direito intertemporal, qual seja a manutenção dos atuais limites de excesso de peso em veículos de carga, referendando os valores previstos na Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, até que venha o CONTRAN fixar novos limites. A providência foi adotada por esta Relatoria, que a incluiu no parágrafo único do art. 322 do Substitutivo. A Emenda merece ser parcialmente acolhida.

Emenda nº 165:

Trata-se de emenda Substitutiva, que entre as inovações propostas registram-se:

1 - inversão na localização de capítulos, relevando-se o fato de se situarem parte final as questões institucionais, passando para a parte inicial as normas de circulação;

2 - divisão do texto normativo em 3 títulos, a saber: Da Circulação; Dos Elementos de Trânsito; e do Sistema Nacional de Trânsito;
3 - supressão do Capítulo destinado a disciplina a parte penal;

4 - restrição das atribuições conferidas aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos municípios;

5 - supressão do Anexo II, que trata da sinalização vertical.

Não obstante deva-se reconhecer méritos no texto apresentado que, em alguns pontos afina-se com a nossa proposta de Substitutivo, a sua adoção integral haveria de desfigurar o texto encaminhado pela Câmara e, em certo aspecto, frustaria a expectativa de descentralização e de previsão de normas penais.

Embora, repetimos, determinadas disposições constantes da proposição em exame harmonizem-se com preceitos adotados no Substitutivo que, a final, oferecemos, manifestamo-nos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 166:

A extensão do âmbito de eficácia do novo Código, como pretende a Emenda, poderá trazer eventuais dificuldades práticas na aplicação da lei, pois o próprio acesso da autoridade à propriedade privada não é liberado sem restrições, daí porque entendemos mais prudente manter a redação original de dispositivo. Somos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 167:

A Emenda foi retirada pelo autor.

Emenda nº 168:

A Emenda corrige questões relevantes, tais como a substituição da SENATRAN, mas parece-nos que a exclusão dos órgãos de polícia ostensiva de trânsito dos Estados e do Distrito Federal mutila o sistema, ainda mais quando estes órgãos (Polícias Militares) têm um representante com assento no CONTRAN (art. 10, XII, do Projeto) pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 169:

Não obstante deva-se reconhecer a importância dos órgãos da Polícia Judiciária para o trânsito, parece-nos, data venia, que a sua participação se restringe à esfera jurídico-penal, não havendo participação nas ações relacionadas com as questões de trânsito, propriamente ditas. Propomos, por esta razão, o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 170:

A proposta contida na presente Emenda vem ao encontro do que propõe esta relatoria no Substitutivo apresentado, ou seja, a disciplinação, desde já, da composição dos CETRAN e do CONTRADIFE. Pelo acolhimento da Emenda.

Emenda nº 171:

Em que pese a salutar intenção de reduzir o número de integrantes do CONTRAN, a Emenda elege componentes que representam órgãos que, apenas esporádica ou indiretamente, estão envolvidos com a dramática questão do trânsito em nossso País, além de manter a presidência do colegiado com o Ministro da Justiça. Estes posicionamentos conflitam com os critérios por nós adotados no Substitutivo que apresentamos. Sugerimos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 172, 173 e 174:

As propostas contidas nas Emendas ora em exame visam a dar nova configuração na composição do CONTRAN. Não obstante a intenção de reduzir o número de membros desa importante órgão, esta Relatoria optou por outra fórmula que lhe parece mais representativa da comunidade de trânsito em nosso País, razão pela qual opinamos pelo não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 175:

Não nos parece incorreta a redação do § 1º do art. 13 do Projeto, observando-se que o referido dispositivo menciona, expressamente, a representação dos órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito. Somos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 176:

Seguindo a metodologia adotada pelo Projeto, no sentido de arrolar os membros do CONTRAN, parece-nos de boa técnica legislativa que também os CETRAN e CONTRANDIFE tenham a sua composição fixada na lei. Sugerimos o acolhimento parcial da Emenda.

Emenda nº 177:

A enumeração dos membros dos CETRAN e do CONTRADIFE foi adotada pelo Substitutivo, nos moldes propostos pela Emenda nº 176.

Somente algumas representações sugeridas pela Emenda em exame não foram atendidas. A presente Emenda, portanto, merece parcial acolhimento.

Emenda nº 178:

Em face do não acolhimento de Emenda anterior, deve-se julgar prejudicada a presente Emenda.

Emenda nº 179:

A proposição procura estabelecer critério mais rigoroso para a escolha do representante da sociedade na JARI, ampliando para 85% o aproveitamento mínimo a ser apresentado na prova de suficiência de Legislação de Trânsito. Embora no Substitutivo oferecido tenhamos optado pela representação mais ampla da coletividade em substituição ao representante dos condutores autônomos, reconhecemos o mérito da Emenda. Todavia, o rigor proposto pela Emenda poderá inviabilizar a integralização da composição de muitas JARI, por não atenderem os candidatos ao alto percentual de aproveitamento exigido. Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 180:

Diante da extinção da SENATRAN, faz-se necessária a alteração proposta optando a Relatoria, entretanto pelo vocábulo "União" ao invés de "federal". Pelo acolhimento parcial da Emenda.

Emenda nº 181:

A Relatoria adotou outra fórmula para regular a hipótese de intervenção federal, restringindo-se aos órgãos que recebem da União delegação de poderes, excluindo entidades cujas atividades estão sob a égide de outra esfera de poder. Opinamos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 182:

Exceto a correção promovida no **caput** do art. 19, a redação por nós proposta no Substitutivo melhor atende ao interesse público. Pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 183:

A proposição aperfeiçoa o texto, adequando-o ao caput do artigo 19, que passa a disciplinar o "orgão executivo de trânsito da União". Somos pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 184:

De acolher-se a Emenda por se harmonizar com a terminologia adotada no texto constitucional.

Emenda nº 185:

No que concerne ao inciso V do art. 24, entendemos que procede a sugestão contida na Emenda, pois distingue, de forma mais nítida, as atribuições dos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal, todavia, a fórmula adotada pelo Substitutivo parece-nos mais adequada. Quanto ao inciso VII, que dispõe sobre a competência para coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, não vemos razão para retirar dos referidos órgãos tais funções. Pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 186:

Não vemos objeção a que o Código de Trânsito passe a disciplinar as atribuições das Polícias Militares nesta área. A mera modificação do caput do artigo, a nosso ver não eximirá as referidas corporação das funções nele arroladas. Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 187:

Retirada pelo autor.

Emenda nº 188:

A redação proposta melhor disciplina, a nosso ver, as atribuições aludidas no item III, do art. 23 do Projeto, uma vez que os convênios asseguram às Polícias Militares o fiel cumprimento de obrigações a cargo de órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário. Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 189:

Tendo em vista que o Distrito Federal não pode ser dividido em municípios (art. 32 da CF/88), parece-nos desnecessária a regra sugerida pela Emenda. Por outro lado, a referência a diplomas legais relacionados com a personalidade jurídica do DETRAN de Brasília deve ser evitada, pois nada impede a sua alteração futura pela Administração local. Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 190:

A nosso ver, nenhum risco corre o DETRAN/DF de ser alijado do Sistema Nacional de Trânsito, pois a redação do § 1º é expressa ao estabelecer que as atribuições conferidas aos órgãos municipais, no Distrito Federal estarão a cargo "do seu órgão ou entidade executivos de trânsito". Por outro lado, o art. 22 complementa tal competência ao referir-se, também, a

órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. Nominar-se o órgão não nos parece a melhor solução, pois ao governo local cade dispor sobre a estrutura e funcionamento de seus órgãos. Pelo não acolhimento.

Emenda nº 191 e 192.

Pretendem manter o atual sistema que centraliza a operação do trânsito nos DETRAN. A tendência da Comissão é no sentido de proceder à descentralização do setor. Sugerimos, por isso, o não acolhimento das Emendas.

Emendas nºs. 194, 195 e 196:

Nestas proposições os seus ilustres autores pretendem estender aos veículos de carga a prioridade conferida pelo inciso VI do art. 29 do Projeto aos ônibus. Parece-nos desaconselhável qualquer prioridade que não aquelas concedidas aos veículos de emergência. Com efeito, desde que devam os condutores, inclusive dos ônibus e caminhões, ..."respeitar as demais regras de circulação", não vemos qual a prioridade que possa privilegiar estes veículos. Parece-nos, data venia, perigosa essa regra de circulação, pois poderá proporcionar a dúvida dos condutores, em determinadas situações, acerca de quem, na realidade, tem a preferência para a manobra.

Em razão dessa dubiedade, propusemos, no Substitutivo, a supressão dessa "prioridade". Em assim sendo, é de se declarar prejudicadas as Emendas ora comentadas.

Emenda nº 197:

Entedemos dispensável o adendo cogitado pela Emenda, pois o texto deixa evidenciada a prioridade do pedestre com relação à utilização dos passeios, registrando-se que o estacionamento de veículos sobre as calçadas é passível de penalidade de natureza grave (art. 185, VIII, do Projeto). Pela rejeição da Emenda.

Além do mais, a parte final do dispositivo, que condiciona a restrição à não prejudicialidade do fluxo de pedestres, afasta a ocorrência de dano a este usuário.

Emenda nº 198:

A proposta contida na Emenda merece acolhimento parcial, pois a participação do Ministério da Educação e Desporto é fundamental na elaboração e implementação de programas destinados à prevenção de acidentes. Pela admissão, em parte, da Emenda.

Emenda nº 199:

Em face da orientação adotada no sentido de transferir para a legislação infralegal os limites de peso s dimensão de veículos, o art. 104 do Projeto tornou-se desnecessário. Não obstante a Emenda afinar-se com os propósitos de "enxugamento" do texto, deve ela ser declarada prejudicada.

Emenda nº 200:

Entendemos que o tipo de cinto de segurança deve ser regulado pelo CONTRAN, pois tal equipamento está sujeito a constantes alterações decorrentes de novas exigências de segurança veicular e dos avanços tecnológicos. Propomos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 201:

A proposição visa a incluir dentre os equipamentos obrigatórios dos veículos o "limitador de velocidade" que, segundo afirma a justificativa, acha-se previsto no texto aprovado pela Câmara dos Deputados.

Acerca dessa questão, cabe registrar que, do autógrafo do PL nº 3.710-B, cujo original acha-se no I volume do processado do PLC nº 73, de 1994, a fls. 75, não há referência ao mencionado instrumento. É o seguinte o inteiro teor do supracitado inciso IV do art. 111 do mencionado autógrafo:

> "IV - os veículos de transporte de escolares, os de transporte de passageiros com mais de 10 (dez) lugares e os de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg. (três mil e quinhentos quilos) serão equipados com
>
> totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais na forma e condições a serem estabelecidas pelo CONTRAN".

Mas, ainda que erro material ou omissão tivesse sido detectado, as consultas que fizemos perante autoridades da comunidade de trânsito e entidades especilizadas, foram unânimes no sentido de desaconselhar a obrigatoriedade da instalação do limitador de velocidade, por não contribuir ele, de forma satisfatória, para a segurança veicular e do trânsito, em geral.

Propomos, assim, a rejeição da Emenda.

Emenda nº 202:

Parece-nos que o dispositivo que se pretende alterar já disciplina com correção e cautela o transporte emergencial de passageiros nos locais desprovidos de linha regular de ônibus.

Confere-se ao CONTRAN a regulação e os procedimentos relacionados com a segurança, daí porque entendemos desnecessária a modificação sugerida. Pela rejeição da Emenda.

Emendas nº 203 e 204:

Tratam de matéria relacionada com transportes. Seria sobrecarregar as autoridades e agentes de trânsito conferir a eles mais uma tarefa, qual seja, a da fiscalização da carga dos veículos de transporte coletivo de passageiros. Propomos o não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 205:

A proposta em tela pretende resguardar as sociedades de economia mista, entidades que integram a administração indireta, da obrigatoriedade de identificarem, com o nome, sigla ou logotipo, os seus veículos, tendo em vista atuarem eles no ramo de vendas e, pois, sujeitos à livre concorrência. Somos favoráveis ao acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 206 e 207:

A exigência da quitação dos débitos tributários e relativos a multas vinculadas ao veículo para a promoção de licenciamento anual do mesmo é, na prática, a única garantia que possui o Poder Público no sentido de obter tais receitas. Deixar-se tal quitação para outra ocasião constitui medida danosa aos cofres públicos. Sugerimos o não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 208:

A proposição busca transferir para os municípios a autorização para conduzir ciclomotores e motonetas. Parece-nos inconveniente a divisão de atribuições de concessão de habilitação, ainda em se tratando de veículos de baixa cilindrada. Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 209:

O diagnóstico do perito examinador, a nosso ver, deve merecer toda autoridade, pois por mais que se possa estabelecer parâmetros e prospectivas sobre a progressão de moléstias, o "olho clínico" do examinador ainda constitui o ponto mais adequado para medir o período próprio para realização de novos exames médicos. A discricionariedade conferida ao perito examinador está vinculada à sua responsabilidade profissional e penal. Somos, por estas razões, pelo não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 210, 211, 212 e 213:

A regra contida no caput do art. 257 não merece reparo, pois estabelece com o necessário detalhamento as pessoas responsáveis pelas infrações previstas neste Código. Propomos o não acolhimento das Emendas em tela.

Emendas nº 214, 215, 216 e 217:

Parece-nos que a fórmula redacional adotada pelo texto original melhor atende ao interesse público consubstanciado na proteção das rodovias e estradas nacionais. Pela rejeição das Emendas.

Emendas nºs. 218, 219, 220 e 221:

A redação proposta torna mais clara a intenção de especificar responsabilidade do transportador pelo excesso de peso nos eixos e no peso bruto total, daí porque sugerimos o acolhimento das emendas com o acréscimo da particula e/ou.

A proposição sugere redação que somente atribui responsabilidade pela infração de excesso de pesos nos eixos quando a carga provenha de mais de um embarcador.

A regra sugerida no projeto, todavia, de forma mais coerente, sujeita, sempre, o transportador à infração por excesso de peso nos eixos, pois está ele mais familiarizado com a distribuição da carga no seu veículo. Nossa proposta é pela aprovação das Emendas.

Emenda nº 222:

Pretende excluir da contagem de pontos prevista no art. 259 as infrações média e leve, atenunado o rigor contido na referida regra jurídica.

A proposição conflita com a filosofia adotada pelo texto, no sentido de recrudescer as penalidades por infrações de trânsito, aduzindo-se que a fórmula em questão é idêntica àquela em vigor, mas que ainda não foi implementada.

Propomos, por essas razões, o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 223:

A sugestão contida na presente Emenda não atende à idéia central adotada no Substitutivo que apresentamos, daí porque sugerimos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 224:

Também esta Relatoria considera excessivo o prazo de 240 dias para o CONTRAN proceder a regulamentação do Código e à revisão das Resoluções até então expedidos, mas, por outro lado, entendemos um pouco exíguo o prazo proposto pela Emenda. Ademais, a amplitude e a complexidade das matérias sujeitas à regulamentação aconselham, por cautela, a manutenção do prazo fixado. Opinamos, assim, pela rejeição da Emenda.

Emendas nºs. 225 e 226:

No Substitutivo apresentado preferimos incluir, de forma expressa, o critério atualmente em vigor na legislação de trânsito, evitando-se reavivar uma legislação revogada. Propomos a rejeição das Emendas.

Emenda nº 227:

A proposição em tela melhor regula a situação dos órgãos ou entidades a serem criados em razão da aplicação do novo Código, razão pela qual sugerimos a aprovação da Emenda.

Emenda nº 228:

A Emenda trata a questão do trânsito como um "caso de polícia". A moderna concepção da matéria é mais abrangente, envolvendo outras áreas, tais como a engenharia e a educação. A participação da polícia judiciária ou de segurança, embora relevantes, somente deverá se efetivar após a utilização dos meios suasórios destinados a prevenir as

infrações ou para apurar responsabilidade pela prática de delitos de trânsito. A autoridade de trânsito, não se confunde com autoridade policial, como pretende a proposição. Sugerimos o seu não acolhimento.

Emendas nºs. 229, 230 e 232:

As Emendas pretendem a inclusão de mais representantes de entidades (ABNT e Conselho Nacional dos Delegados Chefes da Polícia Civil). É inegável a importância das entidades mencionadas, mas a ampliação da composição do CONTRAN conflita com a orientação desta Relatoria. Sugerimos a rejeição das Emendas.

Emenda nº 231:

A Emenda deve ser julgada prejudicada, tendo em vista que o Substitutivo por nós apresentado reduziu o número integrantes do CONTRAN.

Emenda nº 233:

Trata-se de matéria que melhor se situa no Regimento Interno do CONTRAN. Somos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 234:

As condições sugeridas na Emenda podem excluir da composição das JARI bons especialistas em matéria de trânsito. A experiência e o bom senso não estão ligados, obrigatoriamente, à idade e ao nível superior de escolariedade. Os requisitos em tela poderão inviabilizar a criação e o funcionamento de muitas JARI, especialmente em municípios de pequeno porte. Propopomos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 235:

Tratando-se de órgão administrativo com função judicante, não nos parece consentâneo com essa função a presença de agente da fiscalização. Somos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 236:

O critério de escolha do presidente da JARI está fixado no item I, do art. 18, ou seja, o título de curso superior. A proposta da Emenda não deixa de ser razoável, mas poderá conflitar com o critério acima mencionado, uma vez que não esclarece o nível do "curso complementar de trânsito", que poderá ser elementar até superior. Sugerimos a manutenção do texto como veio da Câmara dos Deputados e, portanto, o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 237:

A limitação pretendida pela Emenda em algumas situações pode ser benéfica, mas em certos casos pode impedir a manutenção de eficientes membros da JARI em face de dispositivo legal. Parece-nos mais prudente deixar a escolha às autoridades que mais de perto acompanham o desempenho dos integrantes do Colegiado. Somos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 238:

A Emenda foi retirada pelo autor.

Emendas nºs. 239 e 243:

As sugestões de incluir-se nos incisos II dos arts. 24 e 21 a atribuição de os órgãos e entidades executivos dos municípios e estados aplicarem as multas por faltas ou desídia de servidores públicos parece-nos dispensável, pois quem sinaliza e opera o trânsito deve fazê-lo segundo as regras contidas no art. 96. Propomos o não acolhimento das Emendas.

Emendas nºs. 240, 241 e 244:

As Emendas sugerem a previsão de terceirização de certas atividades atribuídas a órgãos ou entidades executivos de trânsito. Parece-nos desnecessária a providência, pois desde que não haja norma proibitiva regulando a matéria e, desde que não afrontados os princípios básicos que regem a administração pública, nenhum óbice pode ser oposto à terceirização. Propomos a rejeição das Emendas.

Emenda nº 245:

As mesmas razões que nos levaram a suprimir o inciso II do art. 111 do Projeto podem servir para justificar o não acolhimento da presente proposição.

Emenda nº 246:

Em que pese a justa preocupação demonstrada pelo ilustre autor da Emenda com a educação no trânsito, parece-nos que a sua pretensão acha-se, de certa forma, atendida pelo parágrafo único do art. 75, o qual prevê a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade integrante do Sistema Nacional de Trânsito. Ora, essa coordenação educacional em cada órgão ou entidade integrante do Sistema Nacional de Trânsito, segundo as necessidades locais, pode instituir uma ou mais escolas de trânsito. Sugerimos a rejeição da Emenda.

Emenda nº 247:

Parece-nos aconselhável, em face dos aspectos técnico-didáticos, que a fixação, a priori, de carga horária para os currículos de 1º e 2º graus é precipitada.

Entedemos mais apropriada a fórmula que confere aos órgãos técnicos, tais como o Ministério da Educação e Desportos e o CONTRAN o estabelecimento da referida carga horária, que deverá ser adaptada aos currículos existentes. Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 248:

Adotamos, em parte, a redação proposta na Emenda que, sem dúvida, aperfeiçoa o texto do Projeto. Somos pelo acolhimento parcial da Emenda.

Emenda nº 249:

As restrições sugeridas pela Emenda asseguram maior transparência nos procedimentos de credenciamento para a realização de inspeção veicular. Somos pela aprovação parcial da Emenda.

Emenda nº 250:

Não obstante os benefícios que pouco têm sido demonstrados, com relação à utilização do equipamento "Brake Light", a sua obrigatoriedade poderá ser determinada por norma a ser expedida pelo CONTRAN, regulando, inclusive o período necessário à completa implementação da regra jurídica que obriga a instalação deste equipamento. Sugerimos o não acolhimento da Emenda

Emenda nº 251:

A Emenda disciplina, com propriedade, a relevante questão da obrigatoriedade do encosto de cabeça. Com a anuência do ilustre autor da proposição substituímos a expressão "... para todos os passageiros ..." por "...em todos os tipos de veículos automotores ...". Somos, portanto, pela aprovação parcial da Emenda.

Emenda nº 252:

A proposição em tela pretende transferir a responsabilidade pelo recolhimento de multas ao primitivo proprietário do veículo, se, emitida a Certidão Negativa de Multa, no prazo de 05 dias, vier a ser detectada infração cometida em data pretérita. Parece-nos desaconselhável a solução proposta, pois limita em 05 dias a emissão do chamado NADA CONSTA, sob pena de não mais o órgão executivo de trânsito poder exigir do novo proprietário os débitos correspondentes.

Além do reduzido período imposto à administração, a isenção sugerida contribuirá para prejudicar a receita proveniente das multas. Opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 253:

A ser apreciada no Capítulo dos Delitos de Trânsito.

Emenda nº 254:

A Emenda procura compensar a manutenção do sistema vigente, que monopoliza a gestão do trânsito nos DETRAN, conferindo uma participação de 40% dos valores arrecadados com as multas de trânsito para os municípios.

A descentralização aprovada pela Câmara dos Deputados e mantida no Substitutivo desta Relatoria não se funda na perspectiva de aumento de arrecadação dos municípios, mas se lastreia no interesse público de multiplicar o número de agentes de trânsito em nossas cidades e, por via de consequência, na redução dos acidentes e fluidez do tráfego.

A multa não deve nem pode ser considerada como receita derivada, pois o ideal, para toda a sociedade, consiste na obediência absoluta das regras de trânsito por todos os usuários do sistema viário terrestre. Somos pela rejeição da Emenda.

Emenda nº 255:

A proposição tem por objetivo regular a instalação de pára-choques traseiros nos veículos de carga, estabelecendo, detalhadamente, as especificações e dimensões dos referidos pára-choques. Trata-se de medida compreensível e que visa a evitar ferimentos mais graves nas vítimas de colisões com a parte traseira dos caminhões. Entretanto, tal detalhamento poderá e deverá ser objeto de norma infralegal a ser editada pelo CONTRAN, uma vez que a sua inclusão em texto de lei dificultará futuras alterações decorrentes da evolução tecnológica na área da segurança veicular.

Esta a razão pelo qual propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 256:

Pretende a Emenda estabelecer o conceito de "patrulhamento", no Anexo I do Projeto, em razão da adoção deste termo no art. 20 do Projeto. Trata-se de adequação necessária do Anexo ao texto normativo. Pela aprovação parcial da Emenda.

5 - CONCLUSÃO

Após as considerações sobre o mérito da proposição e a análise das emendas apresentadas e daquelas sugeridas por esta Relatoria, passamos ao exame dos projetos que tramitam em conjunto com o PLC nº 73/94.

PLC Nºs. 72/89 e 40/91

O PLC nº 72, de 1989 (nº 3.074-b, de 1989, na Casa de origem). propõe a obrigatoriedade da menção do grupo sanguíneo e do fator Rh nos documentos de identificação civil e na Carteira Nacional de Habilitação. Este Projeto acha-se apensado, para tramitação em conjunto, com o PLC nº 40, de 1991 (nº 814-c, de 1988, na Casa de origem) que, além das informações previstas no PLC nº 72/89, prevê a referência nos documentos de identificação, em geral, de outros dados pessoais.

A providência sugerida nas proposições em exame, no que concerne ao tipo sanguíneo e fator Rh, está sendo atendida no art. 157 do Substitutivo que estamos oferecendo. Concluímos, assim, pela declaração de prejudicialidade dos PLC nºs. 72/89 e 40/91, em face da maior abrangência do Projeto de Código ora em exame.

PLS nº 160/91

A proposição em tela dispõe sobre identificação devida pela União às vítimas de acidentes de

trânsito decorrentes da falta de conservação das rodovias federais. Trata-se, portanto, de questão relacionada com a chamada "responsabilidade civil do Estado".

O projeto de Código, pela primeira vez, estabelece tal responsabilidade de forma até mais ampla, pois confere aos cidadãos o direito ao trânsito em condições seguras (§ 2º do art. 1º), dispondo o § 3º do mesmo artigo, na redação que adotamos no Substitutivo:

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

Diante desta circunstância deve-se declarar prejudicado o Projeto em comento.

PLC nº 119/92

O Projeto em exame propõe a concessão de habilitação, aos maiores de 16 anos, para a condução de ciclomotores. Trata-se de matéria controvertida não contemplada no Projeto de Código. Opinamos pela prejudicialidade do Projeto.

PLC nº 70/93

A proposição em análise pretende autorizar a transferência de 50% da receita decorrente da imposição de multas de trânsito para os municípios em cuja circunscrição ocorrem a infração.

Com a alteração introduzida pelo Projeto de Código no Sistema Nacional de Trânsito, quando dele passam a fazer parte os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos municípios que, segundo os itens V, VI e VII, do art. 24, poderão aplicar penalidades pecuniárias, não se justifica a medida sugerida no Projeto. Somos pela sua prejudicialidade.

PLC nº 181/93

O Projeto propõe o agrupamento de algumas penalidades previstas no vigente Código Nacional de Trânsito. No Projeto de Código que apreciamos as penalidades pelas infrações aludidas no PLC nº 181/93 já se acham recudescidas, como se percebe com a leitura dos arts. 162, 170, 215, etc.

Em face desta situação, propomos seja declarado prejudicado o Projeto em epígrafe.

PLC Nº 24/95

O Projeto tem por escopo alterar o art. 46 do vigente Código Nacional de Trânsito, no sentido de introduzir novas exigências para os veículos destinado ao transporte de escolares, assim como de estabelecer outras condições tendentes a proporcionar-lhes maior segurança.

No PLC nº 73/94, que institui o Código de Trânsito Brasileiro acha-se contido um Capítulo especialmente dedicado ao transporte de escolares, onde a maior das sugestões propostas encontram guarita, o que nos leva a julgar prejudicado o PLC nº 24/95.

PLS nº 159/95

A proposição pretende acrescentar alíneas ao § 2º do art. 37 do vigente Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108/66), no sentido de tornar obrigatórios os seguintes equipamentos nos veículos automotores.

- "big-bag" frontal para o motorista e o(s) passageiro(s) do banco dianteiro;

- pára-brisa laminado;
- sistema de freio antiblocante (ABS);
- barra de proteção de aço nas portas e no teto.

A sistemática por nós adotada no Substitutivo que apresentamos, a final, procura deixar grande parte das especificações, classificação, peso e equipamentos obrigatórios para a legislação infralegal. Não obstante deva-se louvar a preocupação do ilustre autor do PLS nº 159/95, parece-nos mais prudente deixar-se para o órgão técnico mais qualificado a disciplinação dos equipamentos supracitados, a fim de evitar-se o "engessamento" de normas suscetíveis de constantes modificações tecnológicas.

Nosso parecer é pela prejudicialidade do Projeto em análise.

PLS nº 323/95

O Projeto em questão estabelece a obrigatoriedde do "air-bag" nos veículos do tipo automóvel.

Trata-se de proposição que tem por objetivo aumentar o nível de segurança nos veículos nacionais.

O Substitutivo que ora oferecemos prevê tal medida. Em razão da maior abrangência do Projeto de Código e em obediência a dispositivo regimental sugerimos que se considere prejudicado o Projeto em epígrafe.

PLS nº. 06/96

O conteúdo da proposição acha-se disciplinado de forma mais abrangente no Substitutivo que ora oferecemos, razão porque somos pela prejudicialidade do

Projeto de Lei nº 06/96 que, não obstante, trata de maneira adequada a questão.

PLS nº 014/96

A proposição em questão, não obstante os seus méritos no que diz respeito a matéria em apreciação no Projeto de Código ora em exame, por estar aquém da abrangência deste último, deve ser considerada prejudicada nos termos regimentais.

SUBEMENDAS APRESENTADAS PELO RELATOR ÀS EMENDAS APROVADAS PARCIALMENTE

SUBEMENDA À EMENDA Nº 08:

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:

V - três representantes da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;

SUBEMENDA À EMENDA Nº 09:

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:

VIII - um representante da entidade sindical máxima nacional de transportes rodoviários de carga;

SUBEMENDA À EMENDA Nº 10:

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:

IX - um representante da entidade sindical máxima de transportes rodoviário e urbano de passageiros;

SUBEMENDA À EMENDA Nº 13:

Art. 11

§ 2º. Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro ou dirigente de órgão a quem compete a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 19:

Art. 19

XXVII - instruir os recursos interpostos ao Ministro ou dirigente coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, das decisões do CONTRAN;

EMENDA Nº 38 APROVADA PARCIALMENTE NOS TERMOS DA EMENDA Nº 36:

Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito serão exercidas pelas Polícias Militares, por meio de frações especializadas em matéria de trânsito, exigindo-se de seus integrantes perfil vocacional e formação técnica adequada, podendo ser-lhes deferidas, também, as atividades de fiscalização.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 43:

Art. 138. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 47:

Art. 30

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, ficam as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

SUBEMENDA À EMENDA Nº 53:

Art. 39

II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível da linha divisória da pista,quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 54:

Art. 41

I - em circulação o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa:

a) durante à noite, nas vias providas de iluminação pública;

b) diuturnamente, nos túneis, mesmo providos de iluminação pública.

c) diuturnamente, quando se tratar de veículo de transporte coletivo de passageiros, motocicleta, motoneta e ciclomotor;

SUBEMENDA À EMENDA Nº 56:

Art. 62

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e micro-ônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 59:

Art. 79. Os Ministérios da Saúde, da Educação e Desportos, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, através do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 63:

Art. 88. Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

III - dispositivos de sinalização auxiliares;

IV - luminosos;

V - sonoros;

VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 74:

Art. 111

§ 2º - É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário ou qualquer outra que possa desviar a atenção dos condutores em toda a extensão do pára-brisa e da traseira dos veículos, salvo o disposto no § 3º.

§ 3º - Os veículos de transporte coletivo de passageiros, obedecidas as exigências estabelecidas pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração de serviço, poderão conter, na parte traseira, envidraçada ou não, e nas laterais, painés publicitários, desde que não contenham conotação política.

SUBEMENDA ÀS EMENDAS Nº 79 e 82:

Art. 232. Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

SUBEMENDA À EMENDA Nº 88:

Art. 139. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada através de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

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

SUBEMENDA À EMENDA Nº 104:

Art. 229. Conduzir o veículo:

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

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

SUBEMENDA À EMENDA Nº 125:

Art. 319 - A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. 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.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 127:

Art. 336 - Os CETRAN terão suporte técnico e financeiro dos Estados e Municípios que o compõem e o CONTRANDIFE do Distrito Federal.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 141:

Art. 21

Parágrafo único. Excetuam-se da competência do órgão rodoviário da União as atribuições constantes do inciso VI deste artigo.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 154:

Art. 76

§ 2º. As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanentes e ficam os serviços de rádio e difusão sonora, de sons e imagens explorados pelo poder público, obrigados a difundi-

las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 157:

Art. 332 - O CONTRAN estabelecerá, em até 120 (cento e vinte) dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 92 e 93 deste Código, que terão de ser atendidas obrigatoriamente pelos órgãos e entidades executivos e rodoviários de trânsito para exercerem suas competências.

§ 1º. Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas regras estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo.

§ 2º. Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.

SUBEMENDA ÀS EMENDAS Nº 162 e 163:

Art. 100. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 320 - Até a fixação pelo CONTRAN, são os seguintes os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies da via:

I - peso bruto total por unidade ou combinações de veículos: quarenta e cinco toneladas (45 t)

II - peso bruto por eixos isolados: dez toneladas (10 t).

III - peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): dezessete toneladas (17 t).

IV - Peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): quinze toneladas (15 t).

V - Peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando a distância entre os três planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): vinte e cinco e meia toneladas (25,5 t).

VI - Peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

a) inferior ou igual a um metro e vinte centímetros (1,20m): nove toneladas (9t);

b) superior a um metro e vinte centímetros (1,20m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40m): treze e meia toneladas (13,5t).

§ 1º - Considerar-se-ão eixos em tandem, dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2º - Quando, em um conjunto de dois eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m), cada eixo será considerado como se fosse isolado.

§ 3º - Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos cada, com os respectivos limites legais de dezessete toneladas (17 t) e vinte e cinco e meia toneladas (25,5 t), a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a um mil e setecentos quilogramas (1.700 kg).

§ 4º - Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no item I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento, e não infrinjam as condições técnicas das obras de arte rodoviárias, constantes do roteiro a ser percorrido.

§ 5º - O Contran regulamentará configurações de eixos duplos com distância dos dois planos verticais que contenham os centros das rodas inferior a um metro e vinte centímetros (1,20m), especificando os tipos de pneus e peso por eixo, ouvido o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário.

Art. 321 - Até a fixação pelo CONTRAN, os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

I - se todos os eixos forem dotados de, no mínimo quatro pneumáticos cada um;

II - se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

§ 1º - nos eixos isolados, dotados de dois pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo será de três toneladas (3t), quando utilizados pneus de até oitocentos e trinta milimetros (830mm) de diâmetro, e de seis toneladas (6t), quando usados pneus com diâmetro superior.

§ 2º - a adoção de eixos com dois pneumáticos com banda extra larga somente será admitida após aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvidos o Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo e o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário, para o estabelecimento dos limites de peso a serem transmitidos às superfícies das vias públicas.

Art. 322 - Em 180 (cento e oitenta) dias o CONTRAN fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, ficando durante este período

suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 230, aplicando-se a penalidade de 20 UFIR por 200 (duzentos) quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

Art. 323 - Até fixação pelo CONTRAN, as dimensões autorizadas para veículos, com carga ou se ela, são as seguintes:

I - largura máxima: 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);

II - altura máxima: 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros);

III - comprimento total:

a) veículos simples: 13,20 m (treze metros e vinte centímetros);

b) veículos articulados: 18,15 m (dezoito metros e quinze centímetros);

c) veículos com reboque: 19,80 m (dezenove metros e oitenta centímetros).

§ 1° - são fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros e de cargas:

I - nos veículos simples de transportes de carga, até 60% (sessenta por cento) da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);

II - nos veículos simples de transporte de passageiros:

a) com motor traseiro, até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;

b) com motor dianteiro, até 71% (setenta e um por cento) da distancia entre eixos;

c) com motor central, até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos.

§ 2° - a distância entre eixos prevista no parágrafo anterior será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 164:

Art. 322

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 176:

Art. 15. Os CETRAN e o CONTRANDIFE têm a seguinte composição:

I - um representante do órgão ou entidade de trânsito executivo estadual;

II - um representante do órgão ou entidade executivo rodoviário estadual;

III - um representante da Polícia Militar do Estado ou do Distrito Federal;

IV - um representante do órgão ou entidade executivo Municipal da Capital do Estado;

V - dois representantes dos órgãos ou entidades executivos dos municípios que não a Capital do Estado;

VI - um representante de cada uma das três entidades não governamentais relacionadas com trânsito indicadas pelo Chefe do Poder Executivo Estadual ou do Distrito Federal;

§ 1 °. O Presidente do CETRAN será eleito pelos seus membros para mandatos de um ano, alternando-se entre os representantes do Estado e dos Municípios e no CONTRANDIFE, da mesma forma, alternando-se representantes do Distrito Federal.

§ 2°. No CONTRANDIFE os representantes dos incisos IV e V são substituídos por três representantes das Administrações Regionais do Distrito Federal.

§ 3°. Os representantes serão indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam e nomeados, bem como o presidente eleito, pelo Chefe do Executivo Estadual ou do Distrito Federal,

§ 4°. As entidades mencionadas no inciso VI devem ser alteradas a cada fim de mandato, podendo voltar a habilitar-se a uma vaga decorridos dois anos.

§ 5°. Os membros são pessoas de reconhecida experiência em trânsito.

§ 6°. O mandato dos membros é de dois anos, admitida a recondução para os membros relacionados nos incisos I a V.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 177:

Art. 15. Os CETRAN e o CONTRANDIFE têm a seguinte composição:

I - um representante do órgão ou entidade de trânsito executivo estadual;

II - um representante do órgão ou entidade executivo rodoviário estadual;

III - um representante da Polícia Militar do Estado ou do Distrito Federal;

IV - um representante do órgão ou entidade executivo Municipal da Capital do Estado;

V - dois representantes dos órgãos ou entidades executivos dos municípios que não a Capital do Estado;

VI - um representante de cada uma das três entidades não governamentais relacionadas com trânsito indicadas pelo Chefe do Poder Executivo Estadual ou do Distrito Federal;

§ 1 °. O Presidente do CETRAN será eleito pelos seus membros para mandatos de um ano, alternando-se entre os representantes do Estado e dos Municípios e no CONTRANDIFE, da mesma forma, alternando-se representantes do Distrito Federal.

§ 2°. No CONTRANDIFE os representantes dos incisos IV e V são substituídos por três representantes das Administrações Regionais do Distrito Federal.

Art. 100. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1°. O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN;

§ 2°. Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3°. Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 249:

Art. 105

§ 1°. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão credenciar entidades idôneas e de reconhecida capacidade técnica, excluindo-se aquelas que desempenham atividades de comércio de veículos, de autopeças, de serviços de manutenção e reparo de veículos, para realizar a inspeção, na forma e condições determinadas pelo CONTRAN.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 251:

Art. 106

IV - encosto de cabeça para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estebelecidas pelo CONTRAN;

SUBEMENDA À EMENDA Nº 256:

§ 3°. Os representantes serão indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam e nomeados, bem como o presidente eleito, pelo Chefe do Executivo Estadual ou do Distrito Federal,

§ 4°. As entidades mencionadas no inciso VI devem ser alteradas a cada fim de mandato, podendo voltar a habilitar-se a uma vaga decorridos dois anos.

§ 5°. Os membros são pessoas de reconhecida experiência em trânsito.

§ 6°. O mandato dos membros é de dois anos, admitida a recondução para os membros relacionados nos incisos I a V.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 180:

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

SUBEMENDA À EMENDA Nº 198:

Art. 79. Os Ministérios da Saúde, da Educação e Desportos, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, através do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

SUBEMENDA À EMENDA Nº 248:

ANEXO I

PATRULHAMENTO - é a função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir que as normas de trânsito sejam obedecidas, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

SUGESTÕES APRESENTADAS PERANTE A COMISSÃO ESPECIAL EM 11/06/96

Após a entrega do Relatório sobre o Projeto de Código de Trânsito Brasileiro, por ocasião da reunião do dia 11 de junho do corrente, foram suscitadas as seguintes questões, em forma de sugestões, por parte de representantes de diversos órgãos e entidades, presentes àquele encontro.

Aproveitamos a oportunidade para, sucintamente, posicionarmo-nos sobre cada uma das propostas apresentadas.

1 - Equalizar, na composição do CONTRAN e dos CETRAN a representação dos Estados e Municípios, pois, segundo os ilustres representantes da ABDETRAN, os Municípios passam a ter 3 representantes indicados pela mesma entidade, ao contrário do que ocorre com os Estados membros.

A nosso ver, a única fórmula compatível com a melhor solução é a adotada no Substitutivo, uma vez que a representação municipal equipara-se à estadual, pois ambos os entes políticos passam a ser representados por 3 conselheiros.

Os Estados membros estão presentes nos referidos órgãos colegiados mediante a indicação dos respectivos DETRAN, pela Política Militar e pelo DER.

Por esta razão, mantemos a redação dos arts. 10 e 15 do Substitutivo.

2 - Retirar do texto o item XVII do art. 24 e § 4º do art. 105, que conferem as Municípios atribuições para fiscalizar índices de emissão de gases poluentes e ruído.

Trata-se de sugestão que pretende evitar eventual conflito de atribuição entre órgãos estadual e ambiental local, no que concerne à fiscalização de excesso de emissão de gases poluentes e de ruído. Não obstante a elogiável preocupação com relação à zona cinzenta que possa ocorrer, em certos casos, a Relatoria opta pela manutenção dos dispositivos em questão na certeza de que o interesse público, relativamente à defesa ambiental, prevaleça sobre eventuais e solucionáveis dificuldades que possam advir para as autoridades envolvidas. Os problemas ambientais, especialmente no que diz respeito às grande cidades, têm peculiariedades próprias, cabendo aos órgãos ambientais locais a responsabilidade para controlar a qualidade de vida de sua população. Na realidade, a poluição atmosférica nos grandes centros urbanos, causada pela emissão de gases por parte dos veículos automotores, deve ser controlada com a maior urgência, daí porque a tentativa legal de se atribuir às autoridades locais os meios necessários para solucionar ou reduzir os efeitos causados ao meio ambiente parece-nos aconselhável.

3 - Excluir o § 9º do art. 158.

Não nos parece, data venia , que tal regra jurídica seja inconveniente.

Ao contrário, a retenção da Carteira Nacional de Habilitação pelo empregador, nos casos especificados no dispositivo vem ao encontro do interesse público, ao inviabilizar a condução de veículo automotor de quem deixa de possuir aptidão física ou mental para fazê-lo.

4 - Excluir os §§ 7º e 8º do art. 256.

A identificação de infrator da legislação de trânsito é questão fundamental e indispensável para se reduzir a prática de infrações e da impunidade no trânsito. A colaboração do empregador é essencial para que se atinjam tais objetivos.

Somos pela manuntenção dos parágrafo supracitados.

5 - Alterar a redação do inciso I do art. 106, no sentido de se excetuar da obrigatoriedade do cinto de segurança os ônibus que conduzam passageiros em pé.

A proposta não nos parece aceitável, tendo em vista que regulamentação das especificações e uso do cinto de segurança, a nosso ver, deve ficar, integralmente, a cargo do CONTRAN, órgão competente e ágil para fixar tais normas e alterá-las, quando oportuno.

6 - A Sugestão limita-se à reinclusão do disposto no art. 140 de Projeto oriundo da Câmara.

O dispositivo em tela prevê a obrigatoriedade de autorização pelo poder concedente para os veículos de aluguel, de transporte coletivo, etc.

Tal norma jurídica foi excluída pelo Substitutivo por não possuir conteúdo próprio de um Código de Trânsito, mas de uma lei concernente ao transporte.

Entendemos desaconselhável o atendimento da proposta em análise que, inclusive, colide com a competência legislativa dos estados e municípios a quem cabe as concessões, permissões e autorizações para a exploração de serviços de transporte nas suas respectivas áreas de circunscrição.

7 - Pretende a reintrodução do parágrafo único do art. 315 do Projeto vindo da Câmara. A norma em questão foi retirada do texto em face da exclusão, também, do art. 140, daí porque somos pelo não acolhimento da sugestão.

8 - A proposta visa à aprovação das Emendas ns. 100, 194, 195, 196, 206, 207, 214, 215, 216, 217 e 222, reportando-nos às razões já oferecidas no corpo do Relatório, sugerimos o não acolhimento da proposta.

9 - Introduzir, no art. 24, item atribuindo aos municípios a competência para conceder a autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal e de tração animal. A norma harmoniza-se com a do § 1º do art. 140 .

10 - Introduzir item no art. 24 fixando a competência dos municípios para fiscalização e autuação das infrações previstas nos arts. 253 e 254.

Somos pelo acolhimento da proposta.

11 - Propõe introduzir parágrafo no art. 279 definindo a pessoa capaz para lavrar auto de infração. Tendo em vista polêmica gerada com a relação à participação de agentes não policiais militares na fiscalização, controle e autuação, parece-nos aconselhável a introdução de regra sugerida, a qual se harmoniza com o conceito de "agente da autoridade de trânsito" contido no Anexo I.

12 - A substituição da expressão "engenharia de campo" por "operação de trânsito" não é relevante, daí porque optamos pela terminologia adotada no Substitutivo.

13 - Pretende a exclusão do SENAT como provedor de suporte técnico e financeiro para os CETRAN e CONTRADIFE. Parece-nos aconselhável a adoção da proposta, pois o SENAT possui funções distintas daquela prevista no art. 336 do Substitutivo. Somos pelo acolhimento da sugestão.

14 - Sugere a instituição de Programa Plurianual de Incorporação de Tecnologia de Segurança Automotiva. Trata-se, o nosso ver, de norma meramente programática, que independe de constar no texto legal para ser implementada. Embora reconhecendo a preocupação do ilustre autor da sugestão, preferimos deixar a iniciativa do Programa para os órgãos competentes, tais como a respectiva a Câmara Temática.

15 - Pretende reduzir a velocidade prevista na alínea a do inciso I do art. 62 para 80 Km por hora.

As razões que alinhamos ao comentar a questão no Relatório, parecem-nos suficientes para manter o texto oferecido no Substitutivo.

16 - A inclusão do termo "rodoviário" no art. 25 parece-nos dispensável, pois ao se mencionar "órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito" já estão incluídos os órgãos e entidades de trânsito e os rodoviários. Sugerimos o não acolhimento da proposta

17 - A reintrodução da chamada "luz diurna", não nos parece oportuna, embora possa ser discutida, em termos técnicos, a sua eficiência. Entendemos que a sua adoção no País deve merecer estudos mais detalhados que poderão ser realizados pelo CONTRAN, órgão competente para dispor sobre a sua obrigatoriedade, nos termos do art. 106 do Substitutivo.

18 - Pretende revitalizar dispositivos que conferem ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal as competências de autoridade de trânsito, autônomo no planejamento, portanto, e de realização de perícias.

Ora, tais pretensões esbarram na sistemática adotada pelo Projeto ao disciplinar os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, como tivemos oportunidade de discorrer no Relatório.

Quanto à perícia, não nos parece racional que se outorgue tal atribuição, que implica na eficácia da prova em juízo, a órgão que não possui, até o momento, quadro de peritos oficiais.

No que concerne à nominação do referido órgão procedemos à sua implantação no texto, por constituir entidade expressamente nominada na Constituição Federal, o mesmo acontecendo com as Polícias Militares somos, pois, pelo atendimento parcial das pretensões suscitadas.

Não há, pois, como atender às pretensões suscitadas.

19 - Por equívoco, no corpo do Relatório consta a rejeição da Emenda nº 251, que trata do encosto de cabeça. A rigor, tal Emenda foi acolhida em parte, mas, tendo em vista a revisão que procedemos, achamos por bem declarar aprovada a proposição, passando-se ao CONTRAN a regulamentação do referido equipamento em todos os veículos automotores e não apenas nos de pequeno porte.

Além destas propostas, outras nos foram apresentadas e examinadas, mas os seus conteúdos, na grande maioria, conflitam com as diretrizes adotadas por esta Relatoria.

Ressaltamos ainda, alterações a serem introduzidas nos arts. 320 e 321 do Substitutivo em vista de modificação na legislação vigente que disciplina os limites máximos de peso bruto transmitido por eixo e conjunto de eixos nos veículos automotores (Decreto nº 1.497, de 22 de maio de 1995).

Registre-se neste passo, que as sugestões ora referidas e os Destaques às Emendas ns. 190 e 246 aprovados pela Comissão, bem como pequenos acertos meramente redacionais acham-se incluídos no texto do Substitutivo que segue.

Diante de todo o exposto, opinamos favoralvelmente à declaração de prejudicialidade dos PLC nºs. 72/89 e 40/91, PLS nº 160/91, PLC nº 119/92, PLC nº 70/93, PLC nº 181/83, PLC nº 24/95, PLS nº 159/95, PLS nº 323/95, PLS nº 06/96 e PLS nº 14/96 e à aprovação de Projeto de Lei do Senado nº 73/94, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, na forma do seguinte texto aprovado pela Comissão Especial:

SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 73/94

(Texto aprovado pela Comissão Especial)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

§ 2º. O trânsito em condições seguras é um direito de todo cidadão e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, nas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

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

§ 4º. As entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito são aquelas criadas ou mantidas pelo Poder Público competente, dotadas de personalidade jurídica própria, e integrantes da administração indireta ou fundacional.

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

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

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestre as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

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

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

CAPÍTULO II

DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I

Das Disposições Gerais

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

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

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, visando à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Seção II

Da composição e da competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º. Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, órgão máximo normativo, consultivo e coordenador do Sistema;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal e as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal;

VI - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 8º. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

Art. 9º. O Presidente da República designará o Ministério ou órgão responsável pela coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União, tem a seguinte composição:

I - o dirigente do órgão executivo rodoviário da União;

II - o representante da Polícia Rodoviária Federal;

III - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

IV - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades rodoviários de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

V - três representantes da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;

VI - um representante do Conselho Nacional dos órgãos de polícia ostensiva de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

VII - um representante da entidade máxima nacional dos fabricantes e montadoras de veículos;

VIII - um representante da entidade sindical máxima nacional de transportes rodoviários de carga;

IX - um representante da entidade sindical máxima de transportes rodoviário e urbano de passageiros;

X - um representante das entidades sindicais nacionais de trabalhadores em transportes urbanos e de cargas;

XI - um representante das entidades não governamentais de atuação nacional em trânsito e transporte.

XII - um representante coordenador das Câmaras Temáticas.

]

§ 1º. Os membros do CONTRAN relacionados nos incisos III a XII são indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam.

§ 2º. Excetuados os mandatos do Presidente e dos membros previstos nos incisos I e II, o mandato dos membros do CONTRAN e de seus respectivos suplentes, nomeados pelo Presidente da República, é de dois anos, admitidas duas reconduções.

§ 3º. O Vice-Presidente do CONTRAN será eleito pelos seus membros, dentre aqueles representantes de órgãos ou entidades pertencentes ao Poder Público.

Art. 11. O CONTRAN reúne-se ordinariamente, uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo Presidente, pelo Vice-Presidente, ou por um terço dos conselheiros e as decisões serão tomadas com o "quorum" mínimo de oito de seus membros.

§ 1º. O Presidente do CONTRAN terá direito ao voto nominal e de qualidade.

§ 2º. Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro ou dirigente de órgão a quem compete a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 3º. O Regimento Interno do CONTRAN disporá sobre as demais normas de funcionamento.

§ 4º. Poderão participar das reuniões plenárias do CONTRAN autoridades e técnicos especialistas em matéria de trânsito, com a anuência do Presidente da Sessão, para discutir matéria específica, sem direito a voto.

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - propor anualmente ao Ministério ou órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito um Programa Nacional de Trânsito compatível com a Política Nacional de Trânsito e com a Política Nacional de Transportes, com

objetivos e metas alcançáveis para períodos mínimos de dez anos;

IV - criar Câmaras Temáticas;

V - estabelecer seu Regimento Interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRADIFE;

VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e das resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;

IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação, sobre a expedição de documentos de condutores, e sobre o registro e licenciamento de veículos;

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;

XIII - avocar para análise e soluções processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas;

XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são compostas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º. Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo Ministro ou dirigente coordenador do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º. Os segmentos da sociedade relacionados no parágrafo anterior serão representados, necessariamente, por pessoa jurídica e devem atender os requisitos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º. Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos membros da respectiva Câmara.

§ 4.º Ficam criadas as seguintes Câmaras Temáticas:

a) Educação;

b) Operação, Fiscalização, e Policiamento Ostensivo de Trânsito;

c) Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos.

Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRADIFE:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;

II - elaborar normas no âmbito de suas respectivas competências;

III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;

IV - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;

V - julgar os recursos interpostos contra decisões:

a) das JARI;

b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica.

VI - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;

VII - designar junta médica e psicológica especial para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores e para revalidação de exames, em caso de recursos deferidos;

VIII - acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;

IX - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios;

X - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos parágrafos 1º e 2º do art. 332 deste Código.

Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso V, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa.

Art. 15. Os CETRAN e o CONTRADIFE têm a seguinte composição:

I - um representante do órgão ou entidade de trânsito executivo estadual;

II - um representante do órgão ou entidade executivo rodoviário estadual;

III - um representante da Polícia Militar do Estado ou do Distrito Federal;

IV - um representante do órgão ou entidade executivo Municipal da Capital do Estado;

V - dois representantes dos órgãos ou entidades executivos dos municípios que não a Capital do Estado;

VI - um representante de cada uma das três entidades não governamentais relacionadas com trânsito indicadas pelo Chefe do Poder Executivo Estadual ou do Distrito Federal;

§ 1 °. O Presidente do CETRAN será eleito pelos seus membros para mandatos de um ano, alternando-se entre os representantes do Estado e dos Municípios e no CONTRADIFE, da mesma forma, alternando-se representantes do Distrito Federal.

§ 2º. No CONTRADIFE os representantes dos incisos IV e V são substituídos por três representantes das Administrações Regionais do Distrito Federal.

§ 3º. Os representantes serão indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam e nomeados, bem como o presidente eleito, pelo Chefe do Executivo Estadual ou do Distrito Federal,

§ 4º. As entidades mencionadas no inciso VI devem ser alteradas a cada fim de mandato, podendo voltar a habilitar-se a uma vaga decorridos dois anos.

§ 5º. Os membros são pessoas de reconhecida experiência em trânsito.

§ 6º. O mandato dos membros é de dois anos, admitida a recondução para os membros relacionados nos incisos I a V.

Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário devem funcionar Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.

Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12 deste Código, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.

Art. 17. Compete às JARI:

I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;

II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Art. 18. As JARI são compostas pelos seguintes membros com reconhecida experiência em matéria de trânsito:

I - um presidente da JARI, com curso superior, indicado pelo órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário;

II - um representante do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário;

III - um representante da comunidade.

§ 1º Quando junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário existir mais de uma JARI, haverá um Coordenador-Geral, escolhido entre os presidentes, que exercerá a presidência e a coordenadoria, cumulativamente.

§ 2º. O Coordenador-Geral é escolhido pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos ou rodoviário estiver subordinado.

§ 3º. O representante da comunidade é nomeado pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos estiver subordinado, por indicação desse órgão, entre aqueles que demonstrem experiência e interesse na matéria de trânsito, após aprovação em exame de suficiência versando sobre Legislação de Trânsito, que tenha obtido, no mínimo, 70% (setenta por cento) de aproveitamento.

§ 4º. O exame de que trata o parágrafo anterior também será aplicado aos demais membros da Junta.

§ 5º. O mandato dos membros das JARI é de dois anos, admitida a recondução.

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - a supervisão, a coordenação, a correição dos órgãos delegados, o controle e a fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III - articular-se com os órgãos dos Sistema Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência do trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimentos.

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual através de delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino, de acordo com as diretrizes do CONTRAN;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, através de delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca/modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos ao Ministro ou dirigente coordenador do Sistema Nacional de Trânsito, das decisões do CONTRAN;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los ao Ministério ou órgão coordenador do Sistema Naconal de Trânsito, com proposta de solução;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN;

§ 1º. Comprovada, através de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou através de delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º. O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º. Os órgãos e entidades executivos e rodoviários da trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X deste artigo.

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

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

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

III - exercer os poderes de autoridade de trânsito, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares;

IV - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

V - executar serviços de prevenção, atendimento de acidentes e salvamento de vítimas;

VI - efetuar a preservação de locais de acidentes de trânsito;

VII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de renovação de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;

VIII - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, bem como zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutoresde uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais quando solicitado.

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

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar, e operar o trânsito de veículos, de pedestres, de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e

arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas constantes do inciso V do art. 22;

VII - arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas ao serviços de renovação de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;

IX - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

X - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 96, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferência de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais quando solicitado;

XV - vistoriar veículos que necessitam de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos,

Parágrafo único. Excetuam-se da competência do órgão rodoviário da União as atribuições constantes do inciso VI deste artigo.

Art. 22. Compete ao órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento e reciclagem de condutores e expedir Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito.

V - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades por infrações e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas penalidades nas áreas urbana e rural, relativas a:

a) condições físicas e psíquicas dos condutores;

b) normas de direção do veículo;

c) documento de habilitação dos condutores;

d) direção perigosa ou abusiva;

e) envolvimento em acidentes de trânsito;

f) disputa de corrida;

g) condução de crianças e escolares;

h) uso de luzes, buzina, som e alarme;

i) regularização e documentação dos veículos;

j) estado de conservação e segurança dos veículos;

k) existência, conservação e uso de equipamento ou dispositivo obrigatório para o condutor ou para o veículo.

VI - arrecadar valores provenientes de estadiae remoção de veículos e objetos;

VII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

VIII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

IX - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais quando solicitado;

XIV - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete aos órgãos de polícia ostensiva de trânsito dos Estados e do Distrito Federal:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;

II - exercer, com exclusividade, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas;

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrências, relativas aos acidentes de trânsito;

V - coletar e tabular os dados estatísticos de acidentes de trânsito;

VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

VII - articular-se com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do CETRAN da respectiva unidade da Federação.

Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito serão exercidas pelas Polícias Militares, por meio de frações especializadas em matéria de trânsito, exigindo-se de seus integrantes perfil vocacional e formação técnica adequada, podendo ser-lhes deferidas, também, as atividades de fiscalização.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres, de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multas e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações relativas a:

a) estacionamento e parada;

b) carga e descarga de mercadorias;

c) manobras;

d) sinalização;

e) velocidade;

f) preferência do uso da via;

g) regulamentação do uso da via;

h) uso inadequado da via;

i) danificação da via, de pontes e viadutos, instalações e equipamentos da via;

j) obstrução da via, obras e eventos;

k) excesso de peso, de dimensões e de lotação dos veículos;

l) pedestre, ciclomotor, veículo de tração e propulsão humana, de tração animal e animal;

m) serviço público de transporte coletivo e individual;

n) transporte de produtos perigosos.

VII - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 96, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

VIII - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

IX - arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

X - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de renovação de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;

XI - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XII - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XIII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIV - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

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

XVI - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XVII - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XVIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local quando solicitado;

XIX - vistoriar veículos que necessitam de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

Parágrafo único. As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal pelo Departamento de Trânsito.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênios delegando as atividades previstas neste Código, visando maior eficiência e segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante o prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

Art. 26. O Poder Executivo, observadas as competências previstas neste Código, expedirá norma discriminando as infrações compreendidas nos incisos VI do art. 21, V do art. 22 e VI do art. 24.

CAPÍTULO III

DAS REGRAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 27. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou criando qualquer outro obstáculo na mesma.

Art. 28. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas o condutor deverá:

I - ajustar seu cinto de segurança e verificar o dos demais ocupantes do veículo;

II - verificar a existência, as condições e o funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório;

III - assegurar-se da existência de combustível suficiente para o percurso pretendido.

Art. 29. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 30. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes regras:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e das condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, ficam as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais regras de circulação;

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

a) quando tais dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade desses veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para direita da via e parando se necessário;

b) os pedestres ao ouvir o alarme sonoro deverão aguardar no passeio a passagem do veículo de emergência, só atravessando a via quando o mesmo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência.

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais regras deste Código.

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizado, devendo tais veículos estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais regras constantes deste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;

XI - Todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou através de gesto convencional de braço;

b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as regras de circulação.

§ 1º. As regras de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela faixa da direita;

§ 2º. Respeitadas as regras estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores e, juntamente com estes, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 31. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.

Art. 32. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo, se necessário, visando a segurança dos pedestres.

Art. 33. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Art. 34. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.

Art. 35. Todo condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

Art. 36. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.

Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

Art. 37. Todo condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.

Art. 38. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.

Art. 39. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, todo condutor deverá:

I - ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;

II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível da linha divisória da pista,qundo houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.

Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as regras de preferência de passagem.

Art. 40. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

Art. 41. O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações:

I - em circulação o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa:

a) durante à noite, nas vias providas de iluminação pública;

b) diuturnamente, nos túneis, mesmo providos de iluminação pública.

c) diuturnamente, quando se tratar de veículo de transporte coletivo de passageiros, motocicleta, motoneta e ciclomotor;

II - em circulação, o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz alta em vias desprovidas de iluminação pública, exceto ao avistar outro veículo ou ao segui-lo;

III- a troca de luz baixa e alta, de forma intermitante e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizado para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração.

V - O condutor utilizará o pisca-alerta, nas seguintes situações:

a) em imobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar;

VI - em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa durante a noite;

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Art. 42. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

Art. 43. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.

Art. 44. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 45. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art. 46. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.

Art. 47. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 48. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Art. 49. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º. Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º. O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

§ 3º. O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Art. 50. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Art. 51. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá as condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 52. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 53. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, as regras de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 54. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:

I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;

II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista;

Art. 55. Os condutores de motocicletas, motonetas, ciclomotores, só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. Os passageiros de motocicletas, motonetas, ciclomotores, só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art.57. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas, ciclomotores, a passagem entre veículos de filas adjacentes, assim como entre veículos de fila adjacente à calçada e a mesma.

Art. 58. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotres deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 59. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

§ 1º. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicleta no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

§ 2º. A criança ciclista de até 10 anos deverá circular preferencialmente em parques e praças, podendo utilizar-se, também, dos passeios.

§ 3º. Os veículos automotores ao efetuarem a passagem ou ultrapassagem de bicicletas deverão guardar uma distância lateral das mesmas de no mínimo 1,5 metro.

Art. 60. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Parágrafo único. Ao ciclista, quando compartilhar o uso do passeio com pedestres é obrigatória a velocidade reduzida compatível com a segurança e a emissão de sinal sonoro audível quando necessário, sempre respeitando a preferência de circulação dos pedestres.

Art. 61. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) - via de trânsito rápido;

b) - via arterial;

c) - via coletora;

d) - via local;

II - vias rurais:

a) rodovias;

b) estradas.

Art. 62. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§.1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido:

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;

d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e micro-ônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º. O órgão ou entidade de trânsito ou rodovário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, através de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo 1º.

Art. 63. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.

Art. 64. A circulação de veículo transportando carga perigosa que possa danificar a via pública ou colocar a população ou o meio ambiente em risco ou, ainda, comprometer a segurança do trânsito só será permitida quando devidamente autorizada pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º - A circulação de veículos que não se desloquem sobre pneus, em vias públicas pavimentadas, só poderá ser realizada mediante prévia autorização do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, salvo se de uso bélico.

§ 2º - Na hipótese de a carga consistir em produto perigoso, as condições de transporte deverão atender às condições previstas na legislação pertinente, vedado este transporte em veículo coletivo de passageiro.

Art. 65. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 67. Nenhum veículo poderá transitar sem atender às normas gerais estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e pelo Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores - PROCONVE com relação à emissão de poluentes.

Parágrafo único. O CONTRAN e os Municípios, nos níveis de suas competências, assim como os Estados, em caráter concorrente, estabelecerão os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 68. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão sempre de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a elas filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

CAPÍTULO IV

DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

Art. 69. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º. O ciclista desmontado empurrando a bicicleta se equipara ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º. Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização do mesmo, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º Os pedestres poderão utilizar-se da pista de rolamento, observadas as regras dos §§ 1º e 2º, quando se deslocarem transportando objetos que atrapalhem a circulação dos demais pedestres.

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídos, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 70. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até 50 metros dele, observadas as seguintes regras:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações da luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observando o que segue:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 71. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para este fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as regras estipuladas neste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 72. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

CAPÍTULO V

DO CIDADÃO

Art. 73. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito sinalização, fiscalização, e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

Art.74. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá, se pertinente.

Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder tais solicitações.

CAPÍTULO VI

DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 75. A educação para o trânsito é direito de todo cidadão e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º - É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º - Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou através de convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo Contran.

Art. 76. O CONTRAN estabelecerá anualmente os temas e os cronograma das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º. Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º. As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanentes e ficam os serviços de rádio e difusão sonora, de sons e imagens explorados pelo poder público, obrigados a difundi-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 77. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para esta finalidade, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio. promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, visando à integração universidades/sociedade na área de trânsito.

Art. 78. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. Estas campanhas terão caráter permanente através do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 79. Os Ministérios da Saúde, da Educação e Desportos, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, através do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 80. os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, Estados, Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações contidas neste capítulo.

CAPÍTULO VII

DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 81. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º. A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e à noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações contidas na legislação complementar.

§ 2º. O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimenal e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código ou em legislação complementar.

Art. 82. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização de trânsito e comprometer a segurança do trânsito.

Art. 83. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacione com a mensagem da sinalização.

Art. 84. A fixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 85. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização vária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Art. 86. Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Art. 87. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamento ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Art. 88. Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

III - dispositivos de sinalização auxiliares;

IV - luminosos;

V - sonoros;

VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

Art. 89. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras, deverá ser afixada sinalização específica e adequada.

Art. 90. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

I - as ordens do agente de trânsito sobre as regras de circulação e outros sinais;

II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;

III - as indicações dos sinais sobre as demais regras de trânsito.

Art. 91. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º. O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

CAPÍTULO VIII

DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 92. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 93. O CONTRAN estabelecerá padrões para operação, a fiscalização e o policiamento ostensivo de trânsito de veículos e de pedestres de acordo com a população e as frotas registradas.

§ 1º. A padronização a que se refere o caput deste artigo objetiva quantificar e qualificar homens e equipamentos, considerando o número de veículos e de pedestres.

§ 2º. Os critérios a serem considerados para elaboração do treinamento dos agentes fiscalizadores obedecerá às normas do CONTRAN.

Art. 94. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que dele conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Art. 95. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, deve ser devida e imediatamente sinalizado, caso não possa ser retirado.

Parágrafo único. Fica proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutorees de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 96. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º. A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º. É obrigatório aviso à comunidade, através dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados, salvo em casos de emergência.

§ 3º. A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinqüenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º. Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das regras previstas neste artigo e seus parágrafos e nos arts. 94 e 95 , a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX

DOS VEÍCULOS

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 97. Legislação complementar classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.

Art. 98. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Art. 99. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões ficam obrigados a atender os mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.

Art. 100. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º. O excesso de peso será aferido por equipamento de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, na forma estabelecida pelo CONTRAN;

§ 2º. Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por equipamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 3º. Os equipamentos fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.

Art. 101. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, ou peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.

Art. 102. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§ 1º. A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º. A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º. Aos guindastes auto-propelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de 6 (seis) meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

Art. 103. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

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

Seção II

Da Segurança dos Veículos

Art. 104. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

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

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

Art. 105. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissões de gases poluentes e de ruídos avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruídos.

§ 1º. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão credenciar entidades idôneas e de reconhecida capacidade técnica, excluindo-se aquelas que desempenham atividades de comércio de veículos, de autopeças, de serviços de manutenção e reparo de veículos, para realizar a inspeção, na forma e condições determinadas pelo CONTRAN.

§ 2º. Para se credenciarem junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito, as entidades a que se refere o § 1º deste artigo não podem ter sido condenadas pelo cometimento de infrações previstas no Código de Defesa do Consumidor.

§ 3º. Profissionais encarregados da realização das inspeções de segurança veicular deverão possuir certificado de qualificação técnica necessária, estabelecida pelo CONTRAN.

§ 4º. Cabe aos Municípios e, concorrentemente, aos Estados, legislar, organizar e prestar os serviços, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, relativos à inspeção veicular de emissão de gases poluentes e ruídos, devendo o CONTRAN criar meios para que essa inspeção se dê de forma integrada com a inspeção de segurança veicular de que trata este artigo.

§ 5º. Será aplicada a regra da medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

Art. 106. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN;

II - para os veículos de transporte e de condução escolares, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas), faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna afixados na traseira e nas laterais dos veículos e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - dispositivo que permita a identificação automática de veículo;

IV - encosto de cabeça para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estebelecidas pelo CONTRAN;

V - equipamento suplementar de retenção ("air bag") frontal para o condutor e o(s) passageiro(s) do banco dianteiro, segundo especificações e prazo estabelecidos pelo CONTRAN.

VI - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído originalmente instalados pelos fabricantes;

VII - dispositivo destinado ao armazenamento temporário de resíduos gerados pelos ocupantes do veículo.

VIII - para as bicicletas e ciclomotores, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º. O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º. Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, ficando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º. Os fabricantes, os importadores, os montadores os encarroçadores de veículos e revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, bem como com os demais equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º. O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 107. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

Art. 108. Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.

Art. 109. O transporte de carga em veículos que realizam transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

Art. 110. O veículo que tiver alterada qualquer de suas características para competição ou finalidade análoga só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.

Art. 111. É proibida a aposição, nas áreas envidraçadas do veículo, de inscrições, películas refletivas ou não, adesivos, painéis decorativos ou pinturas, salvo as de caráter técnico necessárias ao funcionamento do veículo.

§ 1º - É proibido o uso de cortinas, persianas fechadas ou similares nos veículos em movimento, salvo nos que possuam espelhos retrovisores em ambos os lados.

§ 2º - É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário ou qualquer outra que possa desviar a atenção dos condutores em toda a extensão do pára-brisa e da traseira dos veículos, salvo o disposto no § 3º.

§ 3º - Os veículos de transporte coletivo de passageiros, obedecidas as exigências estabelecidas pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração de serviço, poderão conter, na parte traseira, envidraçada ou não, e nas laterais, painés publicitários, desde que não contenham conotação política.

Art. 112. O CONTRAN regulamentará os materiais e equipamentos que devem fazer parte do conjunto de primeiros socorros, de porte obrigatório para os veículos.

Art. 113. Os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e auto-peças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários e a terceiros, ao meio ambiente, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na fabricação dos mesmos.

Seção III

Da Identificação

Art. 114. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.

§ 1º. A gravação de que trata este artigo será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, além do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.

§ 2º. As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização de autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.

§ 3º. Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, modificações da identificação de seu veículo.

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas refletorizadas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, contendo além de outros dados de segurança o número do chassi, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º. Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.

§ 2º. As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente da República e Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.

§ 3º. Os veículos de representação dos Presidentes dos Tribunais Federais, bem como dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, do Chefe do Ministério Público respectivo e dos Oficiais Generais das Forças Armadas, terão placas especiais de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º. Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação ficam sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar nas vias, ao registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber, nesse caso, numeração especial.

§ 5º. O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.

§ 6º. Os veículos de duas ou três rodas estão dispensados da placa dianteira.

Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.

Art. 117. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, de seu peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) ou capacidade máxima de tração (CMT) e de sua lotação, sendo vedado o uso em desacordo com a sua classificação.

CAPÍTULO X

DOS VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL

Art. 118. A circulação de veículo no território nacional, independentemente de sua origem, em trânsito entre o Brasil e os países com os quais exista acordo ou tratado internacional, reger-se-á pelas disposições deste Código, pelas convenções e acordos internacionais ratificados.

Art. 119. As repartições aduaneiras e os órgãos de controle de fronteira comunicarão diretamente ao RENAVAM a entrada e saída temporária ou definitiva de veículos.

Parágrafo único. Os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem a prévia quitação de débitos de multa por infrações de trânsito e o ressarcimento de danos que tiverem causado a bens do patrimônio público, respeitado o princípio de reciprocidade.

CAPÍTULO XI
DO REGISTRO DE VEÍCULOS

Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.

§ 1º. Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão veículos oficiais de propriedade da administração direta, da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, de qualquer um dos poderes, com a indicação expressa, por pintura nas portas, do nome e sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veículo será registrado, excetuando-se os veículos de representação e os previstos no art. 116.

§ 2º. O disposto neste artigo não se aplica ao veículo de uso bélico.

Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração, consistente na melhor técnica disponível contra a contrafação, alteração, duplicação e simulação.

Parágrafo único. O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal emitirá selo confeccionado com material de visibilidade diurna e noturna e técnica que assegure proteção contra falsificação, o qual será afixado no pára-brisa do veículo através de adesivo que não permita sua fácil remoção, contendo o número da placa, número do chassi e ano do licenciamento.

Art. 122. Para a expedição do Certificado de Registro de Veículos o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAM e exigirá do proprietário os seguintes documentos:

I - nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;

II - documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar de veículo importado por membro de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;

Art. 123 - Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:

I - for transferida a propriedade;

II - o proprietário mudar o município de domicílio ou residência;

III - for alterada qualquer característica do veículo;

IV - houver mudança de categoria.

§ 1º. No caso de transferência de propriedade, o prazo para novo registro é de trinta dias.

§ 2º. No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.

§ 3º. A expedição do novo certificado será comunicada ao órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.

Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:

I - Certificado de Registro de Veículo anterior;

II - Certificado de Licenciamento Anual;

III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - Certificado de Segurança Veicular e de emissão de poluentes e ruído, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;

V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;

VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;

VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM.

VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;

IX - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículos de carga;

X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 99, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetema emissão de poluentes e ruído;

XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

Art. 125. As informações sobre o chassi, o monobloco, os agregados e as características originais do veículo deverão ser prestadas ao RENAVAM:

I - pelo fabricante ou montadora, antes da comercialização, no caso de veículo nacional;

II - pelo órgão alfandegário, no caso de veículo importado por pessoa física;

III - pelo importador, no caso de veículo importado por pessoa jurídica.

Parágrafo único. As informações recebidas pelo RENAVAM serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAVAM, tão logo seja o veículo registrado.

Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.

Art. 127. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAM.

Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, comunicar-se-á, de imediato, ao RENAVAM.

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

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

CAPÍTULO XII

DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º. O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º. No caso de transferência de residência ou domicílio é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem, obedecido o disposto no § 2º. do art. 123.

Art. 131. Ao veículo licenciado será expedido, vinculado ao Certificado de Registro, o Certificado de Licenciamento Anual, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º. O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.

§ 2º. O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º. Ao licenciar o veículo o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruídos,conforme disposto no art. 105.

Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o município de destino.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o município de destino.

Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.

Art. 134. Na comercialização de veículos usados, o novo proprietário responderá solidariamente pelas infrações cometidas a partir da data do registro de transferência nos órgãos executivos de trânsito estaduais na forma do estabelecido nos arts. 123 e 124.

CAPÍTULO XIII

CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 135. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 136. A autorização deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedado a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.

Art. 137. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

I - ter idade superior a vinte e um anos;

II - ser habilitado na categoria "D";

III - ser julgado apto em exame de avaliação psicológica;

IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

V - ser aprovado em curso especializado nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Art. 138. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.

CAPÍTULO XIV

DA HABILITAÇÃO

Art. 139. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada através de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

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

Art. 140. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º. A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos municípios.

§ 2º. O veículo conduzido por pessoa detentora de Permissão para Dirigir deve estar identificado de acordo com as normas do CONTRAN.

Art. 141. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 142. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria trailer.

§ 1º. Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos 12 (doze) meses.

§ 2º. Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.

Art. 143. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à

movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.

Art. 144. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preeencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quanto pretender se habilitar na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender se habilitar na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Art. 145. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 146. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:

I - de aptidão física e mental;

II - psicológico;

III - escrito, sobre legislação de trânsito;

IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;

V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo de categoria para a qual estiver habilitando-se.

Parágrafo único. Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.

Art. 147. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º. A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva e de conceitos básicos de protação ao meio ambiente relacionados com o trânsito;

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

§ 3º. A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.

§ 4º. A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento ao previsto no § 3º deste artigo, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação previsto neste Código.

Art. 148. Os exames psicológicos e de aptidão física e mental serão preliminares e renováveis a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, no local de residência ou domicílio do examinado.

Parágrafo único. Quando houver indícios de deficiência física, mental, psicológica ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto neste artigo poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

Art. 149. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.

Art. 150. No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.

Art. 151. O Exame de Direção Veicular será realizado perante uma Comissão composta por três membros designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, para o período de um ano, permitida a recondução por mais um período de igual duração.

§ 1º. Na Comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.

§ 2º. Aos militares das Forças Armadas e Auxiliares que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações, dispensar-se-ão, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, os exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso,

desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 3º. O interessado instruirá o seu requerimento com ofício do Comandante, Chefe ou Diretor da organização militar 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 do exames prestados.

§ 4º. O CONTRAN poderá dispensar os pilotos militares e civis que apresentarem o Cartão de Saúde expedido pelas Forças Armadas ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente, da prestação dos exames de aptidão física, mental e psicológica necessários à habilitação para condutor de veículo automotor.

Art. 152. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de punição conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.

Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.

Art. 153. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia altura, com a inscrição "AUTO ESCOLA" na cor preta.

Parágrafo único. No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição "AUTO ESCOLA" na cor preta.

Art. 154. A formação do condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.

Art. 155. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.

Art. 156. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após a aprovação nos exames de aptidão física, mental, psicológica, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito.

Art. 157. A aprendizagem só poderá realizar-se:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;

II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.

Parágrafo único. Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.

Art. 158. A Carteira Nacional de Habilitação, com indicação da categoria ou categorias em que o condutor se ache habilitado, do tipo sanguíneo e fator Rh, será expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, conterá fotografia, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional e será confeccionada com material de segurança que melhor atenda a condição de resistência à contrafação, alteração, duplicação e simulação.

§ 1º. É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.

§ 2º. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência dos exames psicológicos e de aptidão física e mental.

§ 3º. A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.

§ 4º. Quando o condutor transferir seu domicílio ou residência, deverá registrar sua carteira no órgão executivo de trânsito local de seu novo domicílio ou residência, nos trinta dias subsequentes.

§ 5º. A Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir somente terão validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

§ 6º. A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 7º. A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregrando-se neste todas as informações.

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

§ 9º. As entidades de direito público ou privado deverão reter a Carteira Nacional de Habilitação de seus servidores ou empregados quando estes forem acometidos de doença que comprovadamente os incapacitem para dirigir veículo, remetendo-a ao órgão executivo de trânsito local ou ao que houver expedido o referido documento.

§ 10. O condutor deverá fazer constar no campo de observações da Carteira Nacional de Habilitação sua condição de doador de órgãos, especificando-os.

Art. 159. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.

§ 1º. Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.

§ 2º. No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender o documento de habilitação do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.

CAPÍTULO XV

DAS INFRAÇÕES

Art. 160. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, de legislação complementar ou das Resoluções do CONTRAN, ficando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às Resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias Resoluções.

Art. 161. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo

II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (5 vezes) e apreensão do veículo

III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação

IV - fora das restrições impostas para a Permissão para Dirigir;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (5 vezes) e cassação da Permissão para Dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento da Permissão para Dirigir

V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado

VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo até o saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado

Art. 162. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas no art. 161.

INFRAÇÃO: As mesmas previstas no art. 161.
PENALIDADE: As mesmas previstas no do art. 161.
MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 161.

Art. 163. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 161 tome posse do veículo automotor e passe a conduzí-lo na via.

INFRAÇÃO: As mesmas previstas nos incisos do art. 161.
PENALIDADE: As mesmas previstas no art. 161.
MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 161.

Art. 164. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (5 vezes) e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação

Parágrafo único. O limite de alcoolemia também poderá ser apurada na forma do art. 276.

Art. 165. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigí-lo com segurança.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 166. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no artigo 66.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator

Art. 167. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das regras de segurança especiais estabelecidas neste Código.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 168. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança.

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

Art. 169. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação

Art. 170. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 171. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias.

INFRAÇÃO; Média
PENALIDADE: Multa

Art. 172. Disputar corrida por espírito de emulação.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (3 vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Art. 173. Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (5 vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

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

Art. 174. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa, suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.

Art. 175. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:

I - de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo;

II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;

III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;

IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito;

V - de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (5 vezes), suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA; Recolhimento do documento de habilitação.

Art. 176. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 177. Deixar o condutor envolvido em acidente sem vítima de adotar providências para remover o

veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 178. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:

I - em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido;
INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

II - nas demais vias;

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

Art. 179. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

Art. 180. Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

II - afastado da guia da calçada de 0,50 m. (cinqüenta centímetros) a 1,00 m. (um metro);

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

III - afastado da guia da calçada a mais de 1,00 m (um);

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior;

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

VIII - 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;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

IX - onde houver guia de calçada rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

X - impedindo a movimentação de outro veículo;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

XI - ao lado de outro veículo em fila dupla;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

XII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

XIV - nos viadutos, pontes e túneis;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

XV - na contramão de direção;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a 3.500 kg;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - "Estacionamento Regulamentado");

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - "Proibido Estacionar");

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - "Proibido Parar e Estacionar");

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

§ 1º. Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.

§ 2º. No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Art. 181. Parar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

II - afastado da guia da calçada de 0,50 m. (cinquenta centímetros) a 1,00 m. (um metro);

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

III - afastado da guia da calçada a mais de 1,00 m. (um metro);

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código.

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, bem como nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização;

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

VIII - nos viadutos, pontes e túneis;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

IX - na contramão de direção;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - "Proibido Parar).

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 182. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 183. Transitar com o veículo:

I - na faixa ou pista da direita regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita;

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 184. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 185. Transitar pela contramão de direção em:

I - vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transitar em sentido contrário;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

II - vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 186. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 187. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 188. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispostivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 189. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 190. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 191. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas, do local da circulação e do veículo.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 192. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardim público.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (3 vezes)

Art. 193. Transitar em marcha à ré, salvo na

distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 194. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de transito ou de seus agentes.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 195. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 196. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 197. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

At. 198. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 199. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

INFRAÇÃO; Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 200. Deixar de guardar a distância lateral de 1,5 metro ao passar ou ultrapassar bicicleta

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 201. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 202. Ultrapassar pela contramão outro veículo:

I - nas curvas , aclives e declives, sem visibilidade suficiente;

II - nas faixas de pedestre;

III - nas pontes, viadutos ou túneis;

IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiras, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;

V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 203. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 204. Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes.

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

Art. 205. Executar operação de retorno:

I - em locais proibidos pela sinalização;

II - nas curvas, aclives, declives, pontes, viadutos e túneis;

III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados;

IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via transversal;

V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 206. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 207. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 208. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação

Art. 210. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

Art. 211. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 212. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:

I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 213. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado:

I - que se encontre na faixa a ele destinada;

II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;

III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;

V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem:

I - em interseção não sinalizada:

a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;

b) a veículo que vier da direita;

II - nas interseções com sinalização de regulamentação de "Dê a Preferência".

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 215. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 216. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 217. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil;

I - em rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais:

a) quando a velocidade for superior à máxima em até 20%;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20%;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação

II - demais vias:

a) quando a velocidade for superior à máxima em até 50%;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50%;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação

Art. 218. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o.permitam, salvo se estiver na faixa da direita.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 219. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

I - quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da autoridade de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;

III - ao aproximar-se da guia da calçada ou acostamento;

IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;

V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;

VI - nos trechos em curva de pequeno raio;

VII - ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista;

VIII - sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;

IX - quando houver má visibilidade;

X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;

XI - à aproximação de animais na pista;

XII - em declive;

XIII - ao ultrapassar ciclista.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

XIV - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 220. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.

Art. 221. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêncio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 222. Transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização.

Art. 223. Fazer uso do facho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

Art. 224. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:

I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;

II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 225. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 226. Usar buzina:

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

II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;

III - entre as 22h e 6h;

IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;

V - em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN;

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

Art. 227. Usar no veículo equipamento com som em volume ou freqüência que não sejam autorizados pelo CONTRAN.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

Art. 228. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruídos que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

Art. 229. Conduzir o veículo:

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

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

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

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

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

VII - com a cor ou característica alterada;

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

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

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

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

XII - com equipamento ou acessório proibido;

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

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

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

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

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

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança; ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 105;

XIX - sem acionar o limpador de pára-brisas sob chuva.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

XX - sem portar a autorização para condução de escolares, na forma estabelecida no art. 135;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo.

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

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

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 230. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE : Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE:Multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

a) Até 600 kg	5 (cinco) UFIR
b) De 601 a 800 kg	10 (dez) UFIR
c) De 801 a 1.000 kg	20 (vinte) UFIR
d) De 1.001 a 3.000 kg	30 (trinta) UFIR
e) De 3.001 a 5.000.kg	40 (quarenta) UFIR
f) Acima de 5,001 kg	50 (cinquenta) UFIR

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e transbordo da carga excedente

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

VII - com lotação excedente

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo

IX - desligado ou desengrenado, em declive

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo

Parágrafo único. Sem prejuízo da multa fixada no inciso V, o veículo que transitar com excesso de peso, não computado o percentual tolerado na forma disposta pela

legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

Art. 231. Conduzir o veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código.

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até a apresentação do documento.

Art. 232. Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

Art. 233. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

Art. 234. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para transbordo.

Art. 235. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 236. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, com a falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

Art. 237. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

Art. 238. Sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes, retirar do local veículo legalmente retido para regularização.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

Art. 239. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do Certificado de Registro e do Certificado de Licenciamento Anual

Art. 240. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

Art. 241. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 242. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento das placas e dos documentos

Art. 243. Conduzir motocicleta, motoneta, ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

§.1°. Para ciclos aplicam-se os incisos III, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa ou acento especial a ele destinado;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

§ 2°. Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 244. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção da mercadoria ou do material

Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.

Art. 245. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança

Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de emergência, às expensas do responsável, ou promover a desobstrução, se possível.

Art. 246. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, junto à guia da calçada, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 247. Transportar no ônibus passageiro ou carga excedente ao limite estabelecido no art. 100 deste Código.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção para o transbordo

Art. 248. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 249. Deixar de utilizar as luzes do veículo:

I - em circulação, a luz baixa:

a) durante a noite em vias providas de iluminação pública;

b) diuturnamente nos túneis, mesmo providos de iluminação pública;

c) diuturnamente, quando se tratar de veículo de transporte coletivo de passageiros, ciclomotores, motonetas e motocicletas;

II - as luzes de posição, durante o dia, quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

III - a luz de placa, durante a noite

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 250. Utilizar as luzes do veículo:

I - o pisca-alerta, exceto em imobilizações ou situações de emergência;

II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:

a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;

b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;

c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca alerta.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 251. Dirigir o veículo:

I - com o braço do lado de fora;

II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados à aparelhagem sonora ou de telefone celular.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 252. Bloquear a via com veículo.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

Art. 253. É proibido ao pedestre:

I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica.

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa, em cinquenta por cento do valor da infração de natureza leve.

Art. 254. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação destas, ou de forma agressiva em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 60.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa,
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

CAPÍTULO XVI

DAS PENALIDADES

Art. 255. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º. A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com a multa aplicada às infrações de natureza leve, enquanto não forem tipificadas pela legislação complementar ou resoluções do CONTRAN.

§ 3º. A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Art. 256. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

§ 1º. Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º. Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º. Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º. O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos e/ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º. O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de cargas com excesso de peso nos eixos e/ou no peso bruto total, quando a carga proveniente de mais de um embarcador.

§ 6º. O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º. Não sendo imediata a identificação do condutor infrator, o proprietário do veículo terá 30 (trinta) dias de prazo após a notificação da penalidade para apresentá-lo, na forma que dispuser o CONTRAN, no fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º. Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do condutor infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao veículo no valor de 10 (dez) vezes a penalidade original.

Art. 257. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza GRAVÍSSIMA, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;

II - infração de natureza GRAVE, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;

III - infração de natureza MÉDIA, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;

IV - infração de natureza LEVE, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinqüenta) UFIR;

§ 1º. Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

§ 2º. Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º. Se o infrator cometer a mesma infração mais de uma vez no período de 12 (doze) meses, o valor da multa respectiva será multiplicado pelo número de infrações cometidas.

§ 4º. Em se tratando de cometimento de infrações continuadas, a aplicação da penalidade poderá ser renovada a cada 4 (quatro) horas.

Art. 258. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - 7 (sete) pontos;

II - grave - 5 (cinco) pontos;

III - média 4 (quatro) pontos:

IV - leve - 3 (três) pontos.

§ 1º. Sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, será apenado com uma nova multa no valor de 1.000 (mil) UFIR.

§ 2º. A imposição da multa prevista no parágrafo anterior elimina apenas os 20 (vinte) pontos computados para fins das multa subsequentes.

Art. 259. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.

§ 1º. As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º. As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

§ 3º. As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser cobradas no ato da autuação, sem prejuízo dos recursos previstos neste Código.

§ 4º. Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.

Art. 260. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de 12 meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos,segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º. Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuando-se aqueles especificados no art. 262, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, prevista no art. 258.

§ 2º. Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

Art. 261. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de 1 (um) a 30 (trinta) dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

§ 1º. No caso de infração em que seja aplicável a pena de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

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

§ 3º. a retirada dos veículos apreendidos fica condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

Art. 262. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 161 e nos arts. 162, 163, 164, 172, 173 e 174 deste Código;

III -.quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 159.

§ 1º. Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o cancelamento do mesmo.

§ 2º. Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 263. A cassação da Permissão para Dirigir dar-se-á no caso de cometimento de infração grave ou gravíssima, ou ainda, na reincidência em infração média.

Art. 264. As penas de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

Art. 265. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

Art. 266. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser punida com multa, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 1º. A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. 257, imposta por infração posteriormente cometida.

§ 2º. O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.

Art. 267. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:

I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;

II - quando suspenso do direito de dirigir;

III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;

IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;

V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito:

VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.

CAPÍTULO XVII

DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 268. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veículo;

II - remoção do veículo;

III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;

V - recolhimento do Certificado de Registro;

VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;

VII - realização de exames de aptidão física, mental, psicológica, de legislação, de prática de primeiros socorros e direção veicular;

VIII - transbordo do excesso de carga;

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

§ 1º. A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

§ 2º. As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

§ 3º. São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

§ 4º. Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X deste artigo o disposto nos arts. 270 e 327, no que couber.

Art. 269. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

§ 1º. Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

§ 2º. Não sendo possível sanar a falha no local, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.

§ 3º. O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.

§ 4º. Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. 261.

§ 5º. A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.

Art. 270. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação específica.

Art. 271. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-ão mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração.

Art. 272. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:

I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;

II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.

Art. 273. O recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código quando:

I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;

II - se o prazo de licenciamento estiver vencido;

III - no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local.

Art. 274. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.

Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estadia.

Art. 275. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Art. 276. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito com vítima ou que for alvo de fiscalização de trânsito, que gere suspeita de haver excedido os limites previstos no art. 275, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou a qualquer outro exame que por meios técnicos ou científicos permitam certificar seu estado, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogos.

Art. 277. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 208 deste Código, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 209.

Art. 278. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.

CAPÍTULO XVIII

DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I
Da Autuação

Art. 279. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, na presença do infrator, do qual constará:

I - tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários para sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º. A recusa de receber a notificação ou de aposição de assinatura pelo infrator, certificada pelo agente no auto de infração, constituirá indício de que a transgressão foi cometida.

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

§ 3º. Não sendo possível colher a assinatura do infrator, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade, no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo além dos constantes nos incisos I, II e III deste artigo, para o procedimento previsto no art. 280.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II

Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 280. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração, aplicando a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de sessenta dias, não for imposta penalidade e expedida sua notificação ao infrator.

Art. 281. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao infrator ou ao proprietário do veículo por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure ao infrator a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º. A notificação prevista neste artigo, devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo com o qual a infração foi cometida, será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º. A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

Art. 282. Na notificação prevista no artigo anterior deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que nunca será inferior a trinta dias contados da data da imposição da penalidade.

Parágrafo único. No caso de penalidade de multa, a data estabelecida neste artigo será a data para o recolhimento de seu valor.

Art. 283. O infrator que efetuar o recolhimento do valor da multa até a data de vencimento expressa na notificação, poderá fazê-lo por 80% (oitenta por cento) do seu valor.

Parágrafo único. O infrator que não efetuar o recolhimento do valor da multa no prazo estabelecido deverá fazê-lo pelo valor atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR disposto no art. 257.

Art. 284. O recurso previsto no artigo 282 será interposto pelo responsável pela infração perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remeterá à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º. O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º. A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º. Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 285. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º. No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 283.

§ 2º. Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais, se julgada improcedente a penalidade.

Art. 286. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentada junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-la, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhada das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

Art. 287. Das decisões da JARI cabe recurso do não provimento pelo responsável pela infração, e do provimento, pela autoridade que impôs a penalidade, no prazo de trinta dias contados da publicação ou da notificação da decisão.

Parágrafo único. No caso de penalidade de multa, o recurso somente será admitido feita a prova do recolhimento de seu valor.

Art. 288. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

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

a) - em caso de suspenção do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações garvíssimas, pelo CONTRAN;

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

II - em se tratando de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRADIFE, respectivamente.

Parágrafo único. No caso da alínea b, do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

Art. 289. A apreciação do recurso previsto no art. 287 encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.

CAPÍTULO XIX

DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção II

Das Disposições Gerais

Art. 290. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26.9.95, no que couber.

Art. 291. A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como pena principal, isolada ou cumulativamente com outras penas.

Art. 292. A pena de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação, para dirigir veículo automotor tem a duração de dois meses a cinco anos.

§ 1º Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a devolver à autoridade judiciária, em 48 horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

§ 2º A pena de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.

Art. 293. Em qualquer fase da investigação ou da ação penal, havendo necessidade para a garantia da ordem pública, poderá o juiz, cautelarmente, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade policial, decretar, em decisão motivada, a suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção.

Parágrafo único. Da decisão que decretar a suspensão ou a proibição cautelar, ou da que indeferir o requerimento do Ministério Público, caberá recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.

Art. 294. A suspensão para dirigir veículo automotor ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, e ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente.

Art. 295. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz poderá aplicar a pena de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.

Art. 296. A pena de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no art. 49, § 1º, do Código Penal, sempre que houver prejuízo material resultante do crime.

§ 1º A multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.

§ 2º Aplica-se à multa reparatória o disposto nos artigos 50 a 52 do Código Penal.

§ 3º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.

Art. 297 São circunstâncias que sempre agravam as penas dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:

I) com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros;

II) utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas;

III) sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

IV) com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;

V) quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;

VI) utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;

VII) sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Art. 298. Nas infrações penais de que trata este Código não constitui circunstância atenuante o fato de contar o condutor do veículo menos de 21 (vinte e um) anos, na data do evento, ou mais de 70 (setenta), na data da sentença.

Art. 299. Nas hipóteses de homicídio culposo e lesão corporal culposa, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as conseqüências da infração atingirem, exclusivamente, o cônjuge ou companheiro, ascendente, descendente, irmão e afim em linha reta, do condutor do veículo.

Seção II

Dos Crimes em Espécie

Art. 300. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

PENAS: Detenção, de dois a cinco anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

I) não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II) praticá-lo em faixa de pedrestres ou na calçada;

III) deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente a que deu causa;

IV) quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros.

Art. 301. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

PENAS: Detenção, de quatro meses a um ano, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

Art. 302. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio de autoridade pública:

PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa, se o fato não constitui elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas do *caput* o condutor do veículo ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Art. 303. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.

Art. 304. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

PENAS: Detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibiçao de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 305. Vender, fornecer ou servir bebidas alcoólicas a quem saiba estar dirigindo veículo automotor ou prestes a fazê-lo:

PENAS: Detenção, de três meses a um ano, ou multa.

Art. 306. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de devolver, no prazo estabelecido no § 1º do art. 292, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

Art. 307. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada.

PENAS: Detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 308. Dirigir veículo automotor, na via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação, ou ainda, se cassado ou suspenso o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.

Art. 309. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.

Art. 310. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano.

PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.

Art. 311. Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo automotor ou responsável por empresa de transporte, jornada de trabalho de condutor de veículo superior à permitida pela legislação específica, pondo em risco a sua própria segurança ou a de terceiros.

PENAS: Detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. A autoridade administrativa que tomar conhecimento do fato referido neste artigo, deverá, sob pena de responsabilidade penal e administrativa, comunicá-lo à autoridade policial competente, para o procedimento devido.

CAPÍTULO XX

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 312. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação deste Código.

Art. 313. O CONTRAN tem o prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias a partir da publicação deste Código para expedir as Resoluções necessárias à sua melhor execução, bem como revisar todas as Resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam diminuir o número de acidentes e assegurar a proteção de pedestres.

Parágrafo único. As Resoluções do CONTRAN existentes até a data de publicação deste Código, continuam em vigor naquilo em que não conflitem com o mesmo.

Art. 314. O Ministério da Educação e do Desporto mediante proposta do CONTRAN deverá, no prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias contados da publicação desta lei, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.

Art. 315. O prazo de notificação previsto no inciso II do parágrafo único do art. 280 só entrará em vigor após 240 (duzentos e quarenta) dias contados da publicação desta lei.

Art. 316. Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até um ano para a adaptação dos veículos de condução de escolares e de aprendizagem às normas do art. 135, inciso III, e art. 153, respectivamente.

Art. 317. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e psicológica, ressalvados os casos especiais previstos nesta lei.

Art. 318. Enquanto não forem baixadas novas normas pelo CONTRAN e respeitadas as demais normas previstas neste do Código, são equipamentos obrigatórios:

I - Dos veículos automotores e ônibus elétricos:

a) pára-choques, dianteiro e traseiro;

b) protetores das rodas traseiras dos caminhões;

c) espelhos retrovisores, interno e externo;

d) limpadores de pára-brisa;

e) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;

f) faroletes e faróis dianteiros de luz branca ou amarela;

g) lanterna de luz vermelha na parte traseira;

h) velocímetro;

i) buzina;

j) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do circuito elétrico do veículo;

k) extintor de incêndio, para veículos de carga e de transporte coletivo;

l) silenciador de ruídos de explosão do motor, exceto para os ônibus elétricos;

m) freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes;

n) luz para o sinal "PARE";

o) iluminação da placa traseira;

p) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás;

q) cinto de segurança para árvore de transmissão de veículos de transporte coletivo e de carga;

r) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;

s) registrador de velocidade (tacógrafo) que substituirá o velocímetro nos veículos destinados ao transporte de escolares, e, desde sua fabricação, nos veículos novos destinados ao transporte de passageiros com mais de dez lugares e ao transporte de carga com capacidade máxima de tração (CMT) igual ou superior a dezenove toneladas.

II - De reboque e semi-reboque:

a) pára-choque traseiro;

b) protetores das rodas traseiras;

c) lanternas de luz vermelha na parte traseira;

d) freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes, para os de capacidade superior a setecentos e cinquenta quilogramas (750 kg);

e) luz para o sinal "PARE";

f) iluminação da placa traseira;

g) indicadores luminosos de mudança de direção, atrás;

h) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.

III - De propulsão humana ou tração animal:

a) freios;

b) luz branca ou amarela dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos das mesmas cores.

Parágrafo único. Dos equipamentos previstos no item I, não serão exigidos:

I - Aos ciclomotores, motonetas e motocicletas, os previstos nas alíneas a, b, d, e, j, k, p, q, e r;

II - Aos tratores, os previstos nas alíneas a, b, c, d, e, j, k, q, e s.

Art. 319 - A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. 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.

Art. 320 - Até a fixação pelo CONTRAN, são os seguintes os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies da via:

I - peso bruto total por unidade ou combinações de veículos: quarenta e cinco toneladas (45 t)

II - peso bruto por eixos isolados: dez toneladas (10 t).

III - peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): dezessete toneladas (17 t).

IV - Peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): quinze toneladas (15 t).

V - Peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando a distância entre os três planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): vinte e cinco e meia toneladas (25,5 t).

VI - Peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

a) inferior ou igual a um metro e vinte centímetros (1,20m): nove toneladas (9t);

b) superior a um metro e vinte centímetros (1,20m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40m): treze e meia toneladas (13,5t).

§ 1º - Considerar-se-ão eixos em tandem, dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2º - Quando, em um conjunto de dois eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m), cada eixo será considerado como se fosse isolado.

§ 3º - Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos cada, com os respectivos limites legais de dezessete toneladas (17 t) e vinte e cinco e meia toneladas (25,5 t), a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a um mil e setecentos quilogramas (1.700 kg).

§ 4º - Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no item I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento, e não infrinjam as condições técnicas das obras de arte rodoviárias, constantes do roteiro a ser percorrido.

§ 5º - O Contran regulamentará configurações de eixos duplos com distância dos dois planos verticais que contenham os centros das rodas inferior a um metro e vinte centímetros (1,20m), especificando os tipos de pneus e peso por eixo, ouvido o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário.

Art. 321 - Até a fixação pelo CONTRAN, os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

I - se todos os eixos forem dotados de, no mínimo quatro pneumáticos cada um;

II - se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

§ 1º - nos eixos isolados, dotados de dois pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo será de três toneladas (3t), quando utilizados pneus de até oitocentos e trinta milímetros (830mm) de diâmetro, e de seis toneladas (6t), quando usados pneus com diâmetro superior.

§ 2º - a adoção de eixos com dois pneumáticos com banda extra larga somente será admitida após aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvidos o Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo e o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário, para o estabelecimento dos limites de peso a serem transmitidos às superfícies das vias públicas.

Art. 322 - Em 180 (cento e oitenta) dias o CONTRAN fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, ficando durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso V do art. 230, aplicando-se a penalidade de 20 UFIR por 200 (duzentos) quilogramas ou fração de excesso.

Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

Art. 323 - Até fixação pelo CONTRAN, as dimensões autorizadas para veículos, com carga ou se ela, são as seguintes:

I - largura máxima: 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);

II - altura máxima: 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros);

III - comprimento total:

a) veículos simples: 13,20 m (treze metros e vinte centímetros);

b) veículos articulados: 18,15 m (dezoito metros e quinze centímetros);

c) veículos com reboque: 19,80 m (dezenove metros e oitenta centímetros).

§ 1º - são fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros e de cargas:

I - nos veículos simples de transportes de carga, até 60% (sessenta por cento) da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);

II - nos veículos simples de transporte de passageiros:

a) com motor traseiro, até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;

b) com motor dianteiro, até 71% (setenta e um por cento) da distancia entre eixos;

c) com motor central, até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos.

§ 2º - a distância entre eixos prevista no parágrafo anterior será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos.

Art. 324 - As repartições de trânsito conservarão por cinco anos os documentos relativos à habilitação de condutores e ao registro e licenciamento de veículos, podendo ser microfilmados ou digitalizados para todos os efeitos legais.

Art. 325 - A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.

Art. 326 - Somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados pela legislação complementar.

Art. 327 -.Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei.

Art. 328 - Os condutores dos veículos de que trata o art. 135, para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva autorização.

Art. 329 - Os estabelecimentos onde se executarem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, ficam obrigados a possuir livros de registro de seu movimento (de entrada e saída e de uso de "placas de experiência"), conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.

§ 1º Os livros indicarão:

I - data de entrada do veículo no estabelecimento;

II - nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;

III - data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;

IV - nome, endereço e identidade do comprador;

V - características do veículo constantes do seu certificado de registro;

VI - número da placa de experiência.

§ 2º. Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.

§ 3º. A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo, registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas serem apreendidos ou retidos para sua completa regularização.

§ 4º. As autoridades de trânsito e as policiais terão acesso aos livros sempre que o solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento.

§ 5º. A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.

Art. 330. Até a nomeação e posse dos membros que passarão a integrar os colegiados destinados ao julgamento dos recursos administrativos previstos na Seção II do Capítulo XVIII deste Código, o julgamento dos recursos ficará a cargo dos órgãos ora existentes.

Art. 331 - Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proprocionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.

Art. 332 - O CONTRAN estabelecerá, em até 120 (cento e vinte) dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 92 e 93 deste Código, que terão de ser atendidas obrigatoriamente pelos órgãos e entidades executivos e rodoviários de trânsito para exercerem suas competências.

§ 1º. Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas regras estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no **caput** deste artigo.

§ 2º. Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no **caput** deste artigo, acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 333. As ondulações transversais existentes deverão ser homologadas pelo órgão ou entidade competente no prazo de um ano, a partir da publicação desta lei, devendo ser retiradas em caso contrário.

Art. 334. Ficam os veículos-ônibus rodoviários de dois eixos simples, com 13,20 metros de comprimento, com altura acima de 3.50 metros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de 600 quilogramas no eixo dianteiro e no traseiro e 1000 quilogramas no peso total e canceladas as notificações de infração emitidas, garantindo aos seus proprietários o direito de dispor dos mesmos até o sucateamento.

Art. 335. Até a aprovação pelo CONTRAN, no prazo de 360 dias da publicação desta Lei, após a

manifestação da Câmara Temática de Engenharia, de Vias e Veículos e obedecidos os padrões internacionais, aplicam-se os sinais de trânsito previstos no Anexo II.

Art. 336 - Os CETRAN terão suporte técnico e financeiro dos Estados e Municípios que o compõem e o CONTRADIFE do Distrito Federal.

Art. 337. As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, ficam obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo regras de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e Anexos do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 338 - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinquenta e quatro reais, em favor do Ministério ou órgão a que couber a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, para atender despesas decorrentes da implantação deste Código.

Art. 339 - Este Código entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a data de sua publicação.

Art. 340 - Ficam revogadas a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, a Lei nº 5.693, de 16 de agosto de 1971, a Lei nº 5.820, de 10 de novembro de 1972, a Lei nº 6.124, de 25 de outubro de 1974, a Lei nº 6.308, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.369, de 27 de outubro de 1976, a Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979, a Lei nº 7.031, de 20 de setembro de 1982, a lei nº 7.052, de 02 de dezembro de 1982, a Lei nº 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts. 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, o Decreto-lei nº 584, de 16 de maio de 1969, o Decreto-lei nº 912, de 02 de outu ro de 1969, e o Decreto-lei nº 2.446, de 21 de julho de 1988.

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código, adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO: - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos em caso de emergência e à circulação de pedestre e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - o dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

BONDE - veículo de propulsão elétrica, que se move sobre trilhos.

BORDO DA PISTA - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delineiam a parte da via destinada à circulação de veículos.

CALÇADA - a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

CARREATA - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de rigozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinqüenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

DISPOSITIVO DE SEGURANÇA - todo e qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

ESTRADA - via rural não pavimentada.

FAIXAS DE DOMÍNIO - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

FAIXAS DE TRÂNSITO - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

FISCALIZAÇÃO - é o ato de controlar o cumprimento das regras estabelecidas na legislação de trânsito através do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

FREIO DE ESTACIONAMENTO - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado,

FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

FREIO DE SERVIÇO - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

GESTOS DE AGENTES - movimentos convencionais de braço adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou regra constante deste Código.

GESTOS DE CONDUTORES - movimentos convencionais de braço adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

ILHA - obstáculo físico colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

INTERSEÇÃO - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

INTERRUPÇÃO DE MARCHA - imobilização do veículo para atender circunstância momentâneas do trânsito.

LICENCIAMENTO - procedimento anual relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado através de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões, etc.

LOTAÇÃO - carga útil máxima (incluindo condutor e passageiros) que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

LUZ ALTA - facho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

LUZ BAIXA - facho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via, que venham em sentido contrário.

LUZ DE FREIO - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO - (pisca-pisca) - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

LUZ DE MARCHA A RÉ - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha a ré.

LUZ DE NEBLINA - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

LUZ DE POSIÇÃO (lanterna) - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

MANOBRA - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

MARCAS VIÁRIAS - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

MOTOCICLETA - veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido por condutor em posição montada.

MOTONETA - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA - imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoriamento das condições, de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências (veículos quebrados, acidentados, estacionados irregulamente atrapalhando o trânsito, etc.), prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestre e/ou veículos.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento (neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador) livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PATRULHAMENTO - é a função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir que as normas de trânsito sejam obedecidas, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.

PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo e/ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídos como sinais de trânsito.

POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - é a função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir que as normas relativas à segurança de trânsito sejam obedecidas, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PONTE - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários, dias, etc.

REFÚGIO - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

RENACH - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores.

RETORNO - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

RODOVIA - via rural pavimentada.

SINAIS DE TRÂNSITO - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

SONS POR APITO - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou regra constante deste Código.

TARA - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e/ou equipamento, do combustível, das ferramentas e dos acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.

TRÂNSITO - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

ULTRAPASSAGEM - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

VEÍCULO ARTICULADO - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. Este termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, contrução, terraplenagem ou pavimentação.

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA ARTERIAL - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

VIA COLETORA - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou primárias, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

VIA LOCAL - caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIADUTO - obra de contrução civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

SUMÁRIO

I - RELATÓRIO

II - VOTO

1 - Introdução

2 - Da Metodologia e dos Critérios Adotados

3 - Do Mérito
A - Das Disposições Preliminares
B - Do Sistema Nacional de Trânsito
C - Das Regras Gerais de Circulação e Conduta
D - Dos Pedestres
E - Do Cidadão
F - Da Educação para o Trânsito
G - Da Sinalização de Trânsito
H - Da Engenharia de Tráfego, Da Operação, Da Fiscalização e Do Policiamento Ostensivo de Trânsito
I - Dos Veículos
J - Dos Veículos em Circulação Internacional
K - Do Registro dos Veículos
L - Do Licenciamento
M - Da Condução de Escolares
N - Da Habilitação
O - Das Infrações
P - Das Penalidades
Q - Das Medidas Administrativas
R - Do Processo Administrativos
S - Dos Crimes de Trânsito
T - Das Disposições Finais e Transitórias

4 - Do Exame das Emendas

5 - Conclusão

QUADRO DE EMENDAS

ACOLHIDAS:

02 - 06 - 09 - 10 - 13 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 27 - 29 - 36 - 38 - 41 - 42 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 57 - 58 - 59 - 61 - 62 - 63 - 66 - 67 - 69 - 77 - 78 - 83 - 90 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 108 - 109 - 112 - 115 - 116 - 119 - 123 - 124 - 126 - 127 - 128 -138 - 142 - 143 - 144 - 145 - 149 - 154 - 156 - 158 - 162 - 163 - 164 - 170 - 176 - 180 - 183 - 184 - 188 - 198 - 205 - 218 - 219 - 220 - 221 - 223 - 227 - 239 - 243 - 249 - 251- e 256.

PARCIALMENTE ACOLHIDAS:

08 - 28 - 32 - 43- 56 - 64 - 74 - 79 - 82 - 88 - 120 - 125 - 141 - 157 - 168 - 177 - 182 - 185 - 248

PREJUDICADAS:

07 - 12 - 46 - 70 - 80 - 81 - 85 - 117 - 118 - 134 - 178 - 194 - 195 - 196 - 199 - 231

REJEITADAS:

01 - 03 - 04 - 11 - 14 - 20 - 30 - 31 - 33 - 34 - 35 - 37 - 39 - 40 - 44 - 45 - 55 - 60 - 65 - 68 - 71 - 72 - 73 - 75 - 76 - 84 - 86 - 87 - 89 - 100 - 107 - 110 - 111 - 113 - 114 - 121 - 122 - 129 - 130 - 131- 132 - 133 - 135 - 136 - 137 - 139 - 140 - 146 - 147 - 148 - 150 - 151 - 152 - 153 - 155 - 159 - 160 - 161 - 165 - 166 - 169 - 171 - 172 - 173 - 174 - 175 - 179 - 181 - 186 - 189 - 190 - 191 - 192 - 193 - 197 - 200 - 201 - 202 - 203 - 204 - 206 - 207 - 208 - 209 - 210 - 211 - 212 - 213 - 214 - 215 - 216 - 217 - 222 - 224 - 225 - 226 - 228 - 229 - 230 - 232 - 233 - 234 - 235 - 236 - 237 - 240 - 241 - 242 - 244 - 245 - 246 - 247 - 250 - 252 - 253 - 254 e 255.

RETIRADAS:

05 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 167 - 187 e 238.

ANEXO II

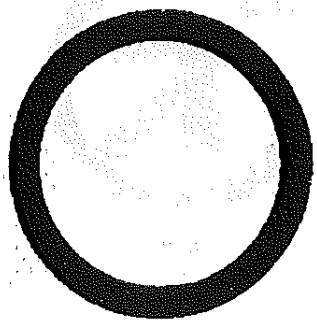
SINAIS DE TRÂNSITO

ANEXO II
SINAIS DE TRÂNSITO

PLACAS

1 - PLACAS DE REGULAMENTAÇÃO

A proibição será indicada por uma tarja diagonal formando 45° com o diâmetro horizontal, partindo do setor superior esquerdo e chegando ao setor inferior do círculo



Obrigação



Proibição

DIMENSÕES MÍNIMAS

ÁREA URBANA	ÁREA RURAL
Diâmetro - 0.40 m	Diâmetro - 0.75 m
Tarja - 0.04 m	Tarja - 0.07 m
Orla - 0.04 m	Orla - 0.07 m

CORES

Fundo - Branca
Tarja - Vermelha
Orla - Vermelha
Símbolo - Preta
Letras - Preta



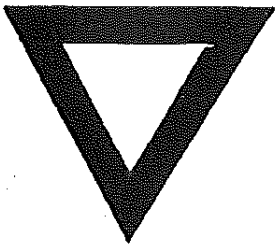
R-1
Parada Obrigatória

DIMENSÕES MÍNIMAS

Lado - 0.25 m
Orla Externa - 0.01 m
Orla Interna - 0.02 m

CORES

Fundo - Vermelha
Letras - Branca
Orla Interna - Branca



DIMENSÕES MÍNIMAS

Lado - 0.75 m
Orla - 0.10 m

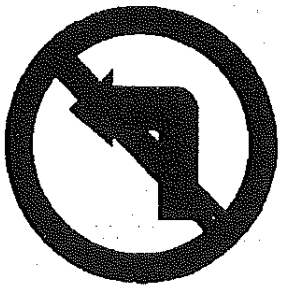
CORES

Fundo - Branca
Orla - Vermelha

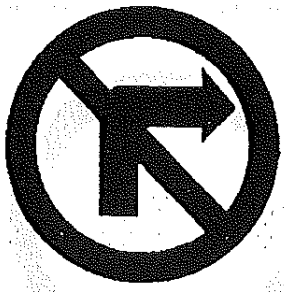
R-2
Dê a Preferência



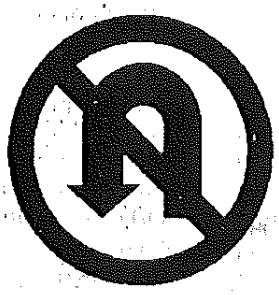
R-3
Sentido Proibido



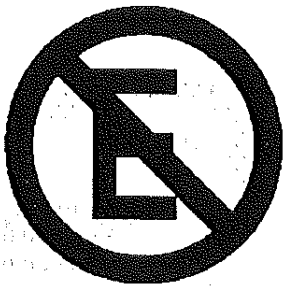
R-4a
Proibido Virar à Esquerda



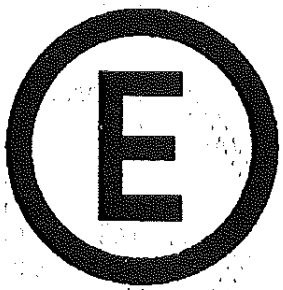
R-4b
Proibido Virar à Direita



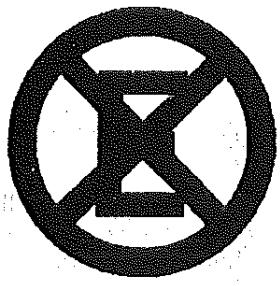
R-5
Proibido Retornar



R-6a
Proibido Estacionar



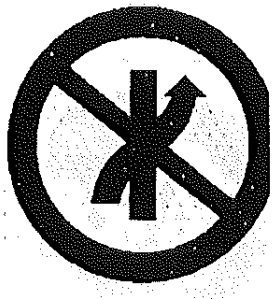
R-6b
Estacionamento
Regulamentado



R-6c
Proibido Parar
e Estacionar



R-7
Proibido Ultrapassar



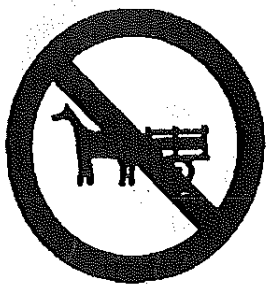
R-8
Proibido Mudar de Faixa
de Trânsito



R-9
Proibido Trânsito de Veículos de Carga



R - 10
Proibido Trânsito de Veículos Automotores



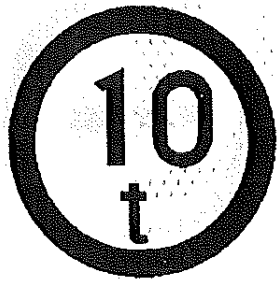
R-11
Proibido Trânsito de Veículos de Tração Animal



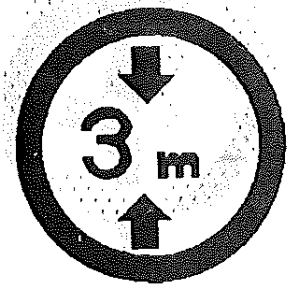
R-12
Proibido Trânsito de Bicicletas



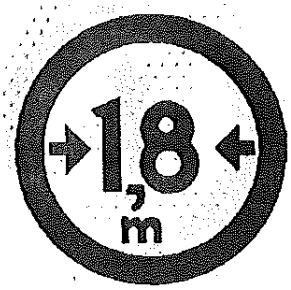
R-13
Proibido Trânsito de Máquinas Agrícolas



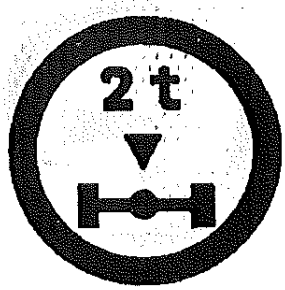
R-14
Carga Máxima Permitida



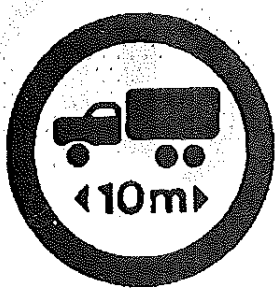
R-15
Altura Máxima Permitida



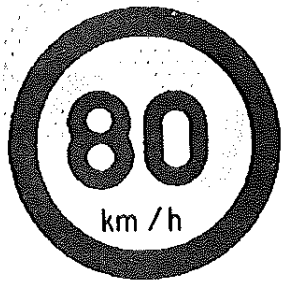
R-16
Largura Máxima Permitida



R-17
Peso Máximo Permitido por Eixo



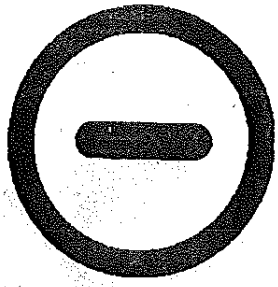
R-18
Comprimento Máximo Permitido



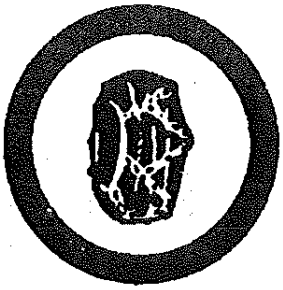
R-19
Velocidade Máxima Permitida



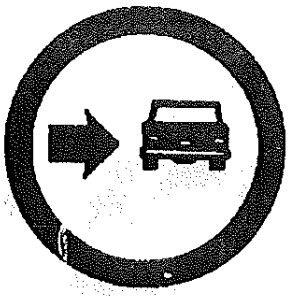
R-20
Proibido Acionar Buzina ou Sinal Sonoro



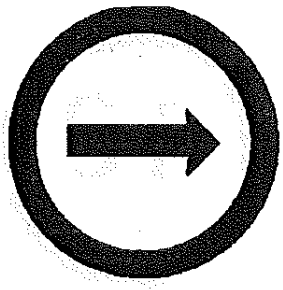
R-21
Alfândega



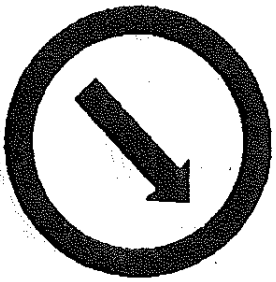
R-22
Uso Obrigatório de Corrente



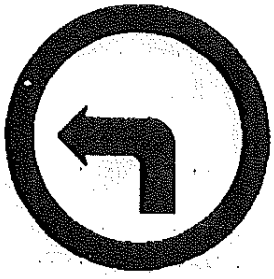
R-23
Conserve-se à Direita



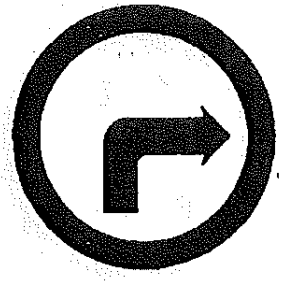
R-24
Sentido Obrigatório



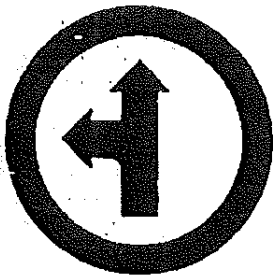
R-24b
Passagem Obrigatória



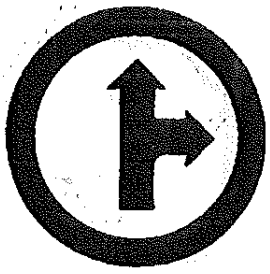
R-25a
Vire à Esquerda



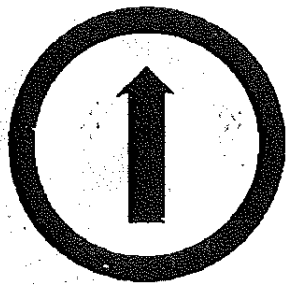
R-25b
Vire à Direita



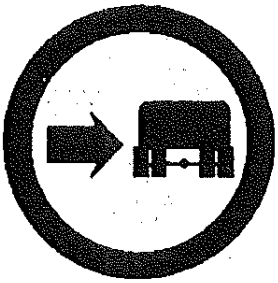
R-25c
Siga em Frente ou
à Esquerda



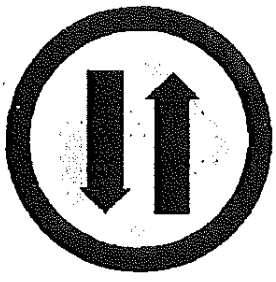
R-25d
Siga em Frente ou
à Direita



R-26
Siga em Frente



R-27
Veículos Lentos Usem
Faixa da Direita



R-28
Mão Dupla



R-29
Proibido Trânsito
de Pedestres



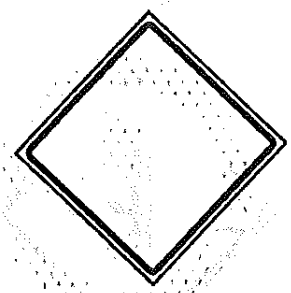
R-30
Pedestre Ande Pela
Esquerda



R-31
Pedestre Ande Pela
Direita

2 - PLACAS DE ADVERTÊNCIA

O aumento no tamanho das placas implicará variações proporcionais de orlas e símbolos



DIMENSÕES MÍNIMAS

ÁREA URBANA

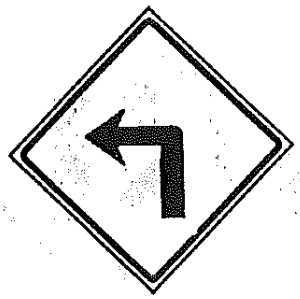
Lado - 0.45 m
Orla Externa - 0.01 m
Orla Interna - 0.01 m

ÁREA RURAL

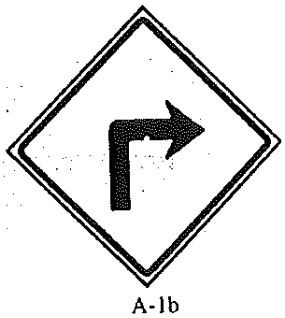
Lado - 0.60 m
Orla Externa - 0.02 m
Orla Interna - 0.02 m

CORES

Fundo - Amarela
Orla Interna - Preta
Orla Externa - Amarela



A-1a
Curva Acentuada
à Esquerda



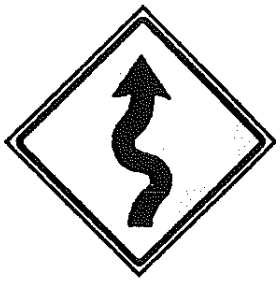
A-1b
Curva Acentuada
à Direita



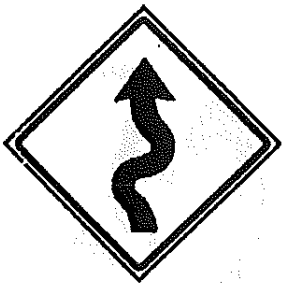
A-2a
Curva à Esquerda



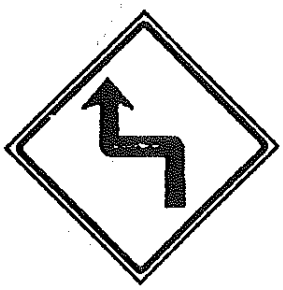
A-2b
Curva à Direita



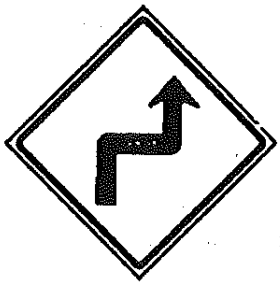
A-3a
Pista Sinuosa à Direita



A-3b
Pista Sinuosa à Esquerda



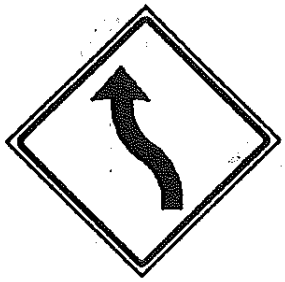
A-4a
Curva Acentuada em "S" à Esquerda



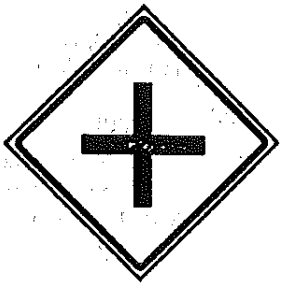
A-4b
Curva Acentuada em "S" à Direita



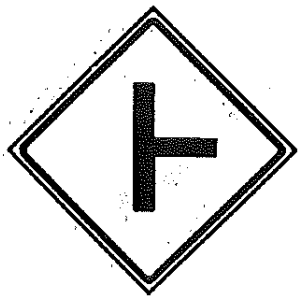
A-5a
Curva em "S" à Direita



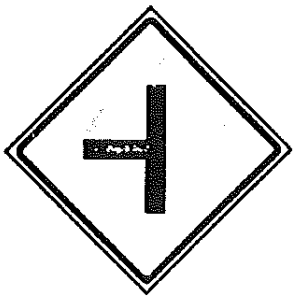
A-5b
Curva em "S" à Esquerda



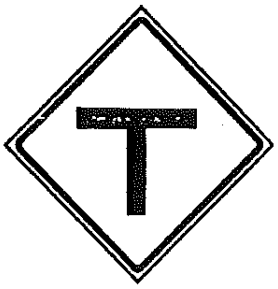
A-6
Cruzamento de Vias



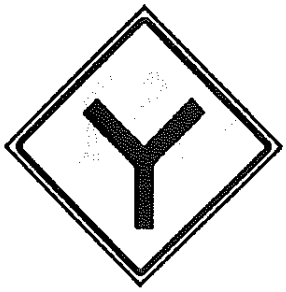
A-7a
Via Lateral à Direita



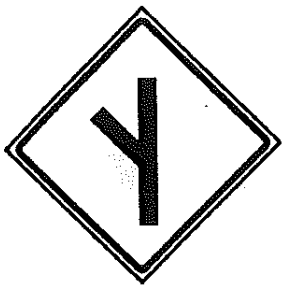
A-7b
Via Lateral à Esquerda



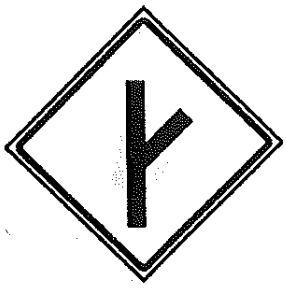
A-8
Bifurcação em "T"



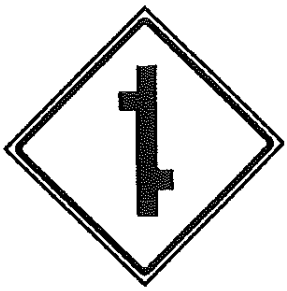
A-9
Bifurcação em "Y"



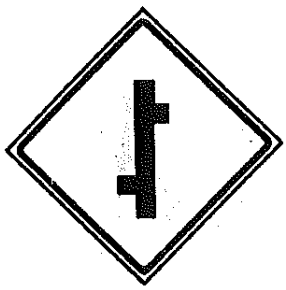
A-10a
Entroncamento Oblíquo
à Esquerda



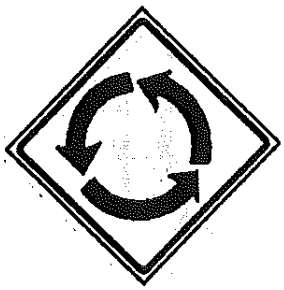
A-10b
Entroncamento Oblíquo
à Direita



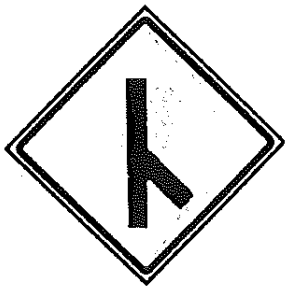
A-11a
Junções Sucessivas Contrárias
Primeira à Direita



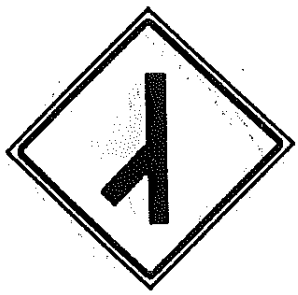
A-11b
Junções Sucessivas Contrárias
Primeira à Esquerda



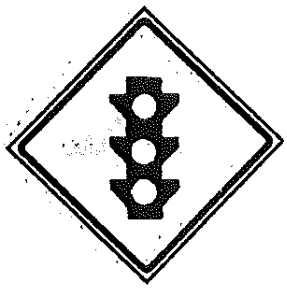
A-12
Interseção em
Círculo



A-13a
Confluência à Direita



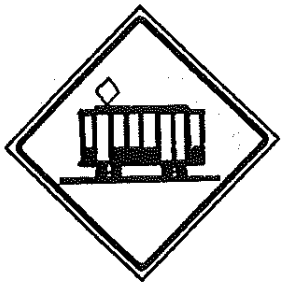
A-13b
Confluência à Esquerda



A-14
Semáforo à Frente



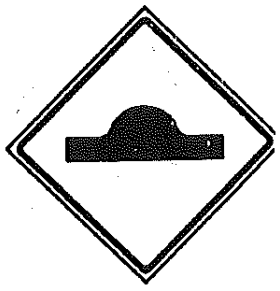
A-15
Parada Obrigatória à Frente



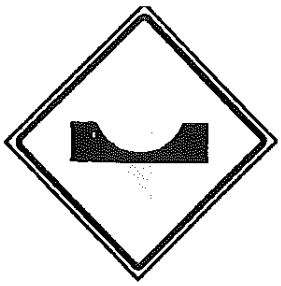
A-16
Bonde



A-17
Pista Irregular



A-18
Saliência ou Lombada



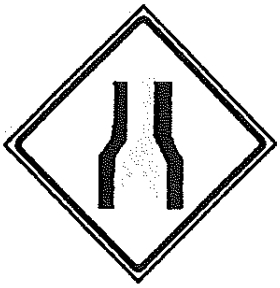
A-19
Depressão



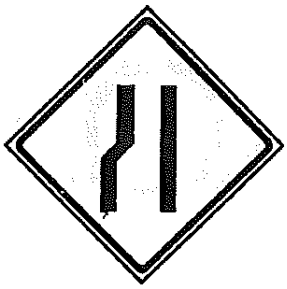
A-20a
Declive Acentuado



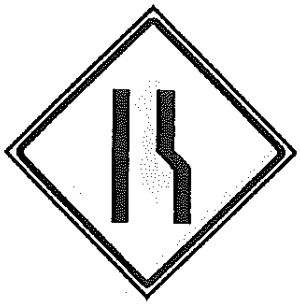
A-20b
Aclive Acentuado



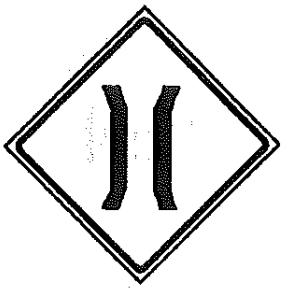
A-21a
Estreitamento de Pista
ao Centro



A-21b
Estreitamento de Pista
à Esquerda



A-21c
Estreitamento de Pista
à Direita



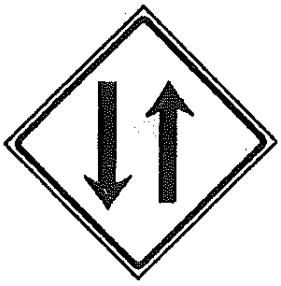
A-22
Ponte Estreita



A-23
Ponte Móvel



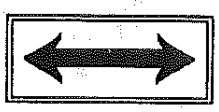
A-24
Obras



A-25
Mão Dupla Adiante



A-26a
Sentido Único



A-26b
Sentido Duplo



A-27
Área com Desmoronamento



A-28
Pista Escorregadia



A-29
Projeção de Cascalho



A-30
Ciclista



A-31
Maquinaria Agrícola



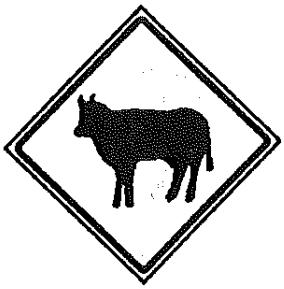
A-32
Passagem de Pedestres



A-33
Área Escolar



A-34
Crianças



A-35
Cuidado Animais



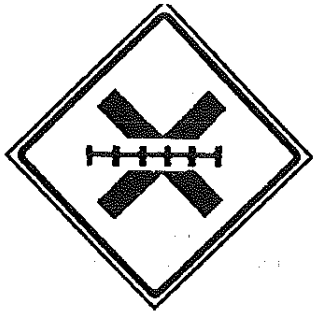
A-36
Animais Selvagens



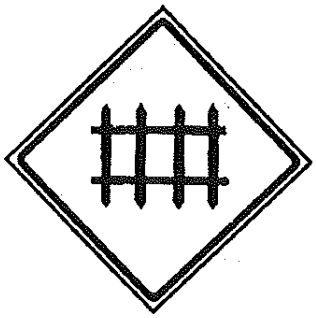
A-37
Altura Limitada



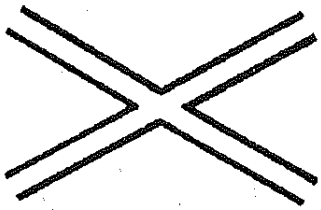
A-38
Largura Limitada



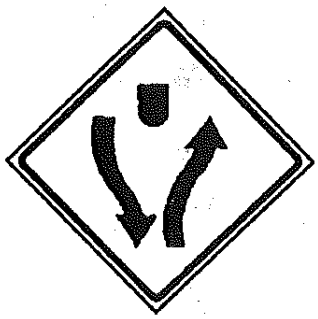
A-39
Passagem de Nível Sem Barreira



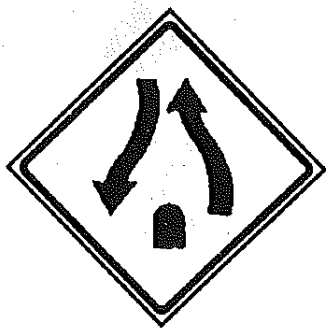
A-40
Passagem de Nível Com Barreira



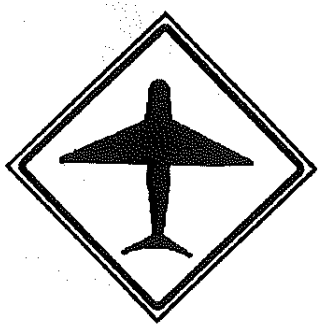
A-41
Cruz de Santo André



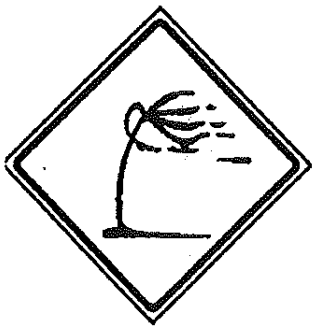
A-42a
Início de Pista Dupla



A-42b
Fim de Pista Dupla



A-43
Aeroporto



A-44
Vento Lateral

3 - PLACAS DE INDICAÇÃO

3.1 - Placas indicativas e de direção

A - IDENTIFICAÇÃO



I-1
Rodovia Pan-americana

DIMENSÕES MÍNIMAS

Altura - 0.45 m
Chanfro Inclinado - 0.14 m
Largura Superior - 0.44 m
Largura Inferior - 0.41 m

CORES

Orla Interna - Preta - 0.02 m
Orla Interna - Branca - 0,01 m
Orla Externa - Preta - 0,02 m
Orla Externa - Branca - 0,02 m



I-3
Rodovia Interamericana

Largura - 0,40 m
Altura - 0.45 m
Orla Preta - 0.02 m
Orla Branca - 0.01 m



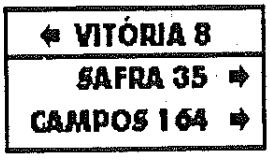
I-3
Rodovia Nacional

B - SENTIDOS E DISTÂNCIAS



I-4

1. FORMA - Retangular, lado maior na horizontal, altura mínima de 0.30m
2. LEGENDA - Letras com altura mínima de 0.10 m
3. CORES
   RODOVIAS DE PRIMEIRA CLASSE E VIAS EXPRESSAS
   Fundo - Verde
   Símbolo - Branca
   Legenda - Branca
   DEMAIS VIAS
   Fundo - Verde
   Símbolo - Preta
   Legenda - Preta



I-6



I-5



I-7

C - VIA INTERROMPIDA

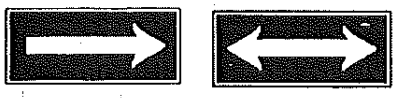


I-8

1 - FORMA
Retangular, lado maior na vertical
2 - Dimensões mínimas
Horizontal - 0.30m
Vertical - 1.00m

3 - CORES
PLACA PRINCIPAL
Fundo - Preta
Legenda - Branca
PRIMEIRA PLAQUETA
Para indicar aberto
Fundo - Verde
Legenda - Branca
Para indicar fechado
Fundo - Vermelha
Legenda - Branca
SEGUNDA E TERCEIRA PLAQUETAS
Fundo - Branca
Legenda - Preta
4 - Será utilizada para indicar se é trecho montanhoso ou de traçado difícil e se está transitável ou não.
5 - Plaquetas devem ser removíveis.

D- SENTIDO DE CIRCULAÇÃO

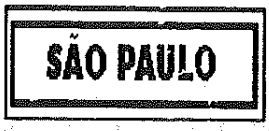


I-9a I-9b

1 - FORMA
Retangular, lado maior na horizontal, altura mínima 0,30m observando-se sempre a proporção 1:3 entre altura e largura.

2 - CORES
Fundo - Preta
Símbolo - Branca

3.2 - Placas de Localização



I-10

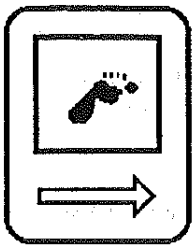
1 - Retangular, lado maior na horizontal, altura mínima de 1,00m

2 - LEGENDA
Letras com altura mínima de 0,20m

3 - CORES
Rodovias de primeira classe e vias expressas
Fundo - Branca
Legenda - Preta

DEMAIS VIAS
Fundo - Branca
Legenda - Preta

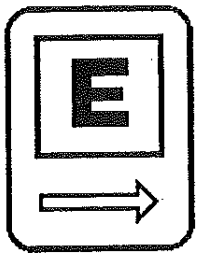
3.3 - Serviços auxiliares



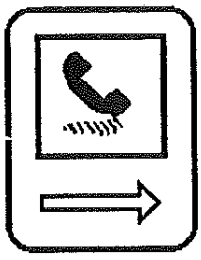
1 - DIMENSÕES MÍNIMAS
PLACA
Largura - 0,40m
Altura - 0.60m
QUADRO INTERNO
Largura - 0,30m
Altura - 0,50m
Margem superior - 0,07m

2 - CORES
Fundo - Azul
Quadro interno - Branca
Seta - Branca
Legenda - Branca
Símbolo - Preta

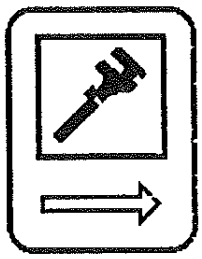
EXCEÇÃO
Na placa I-15 o símbolo deve ser o vermelho.



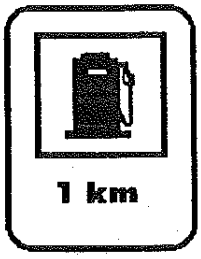
I-11
Área de Estacionamento



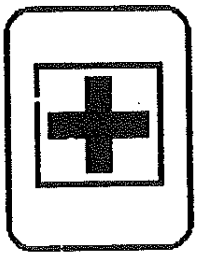
I-12
Serviço Telefônico



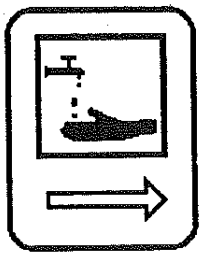
I-13
Serviço Mecânico



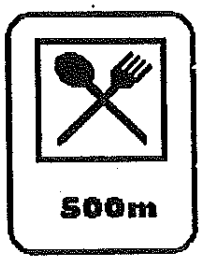
I-14
Abastecimento



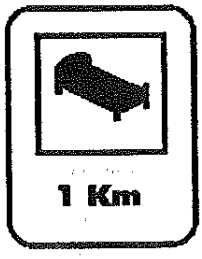
I-15
Pronto Socorro



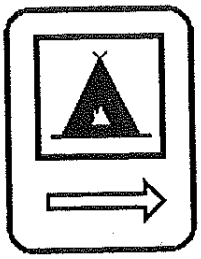
I-16
Serviço Sanitário



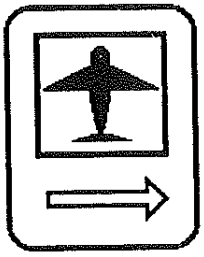
I-17
Restaurante



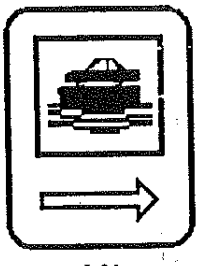
I-18
Hotel



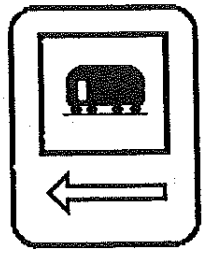
I-19
Área de Campismo



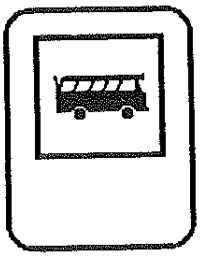
I-20
Aeroporto



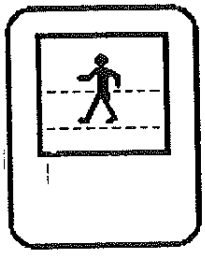
I-21
Transporte
sobre Água



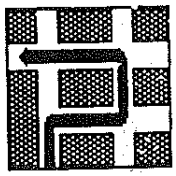
I-22
Estacionamento
de Treiler



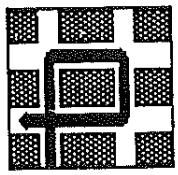
I-23
Ponto de parada



I-24
Passagem Protegida
para Pedestres



I-A.1
Pré-Sinalização



I-A.2
Pré-Sinalização

3.4 - Placas educativas

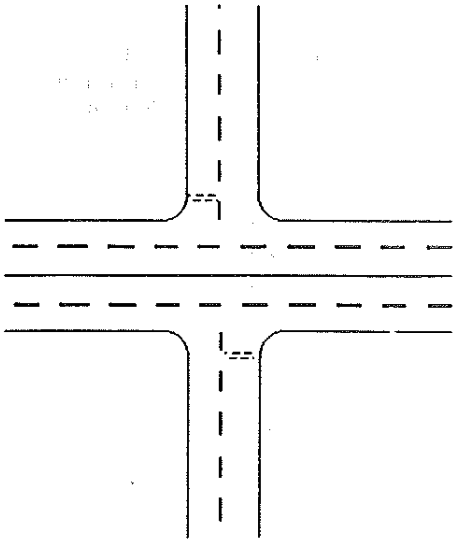


SINALIZAÇÃO MANTIDA REFERENTE AO DECRETO 62.127 DE 16/01/68 (CNT REGULAMENTO)

MARCAS

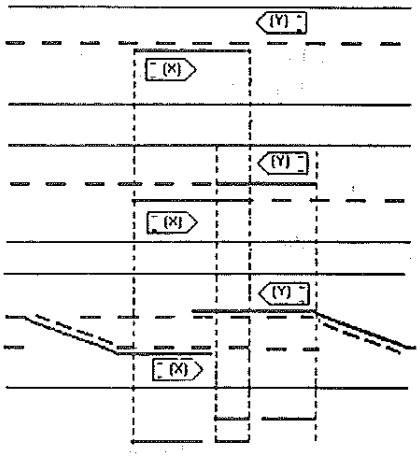
DEMARCADORAS DE FAIXA DE TRÂNSITO

(EXEMPLO)



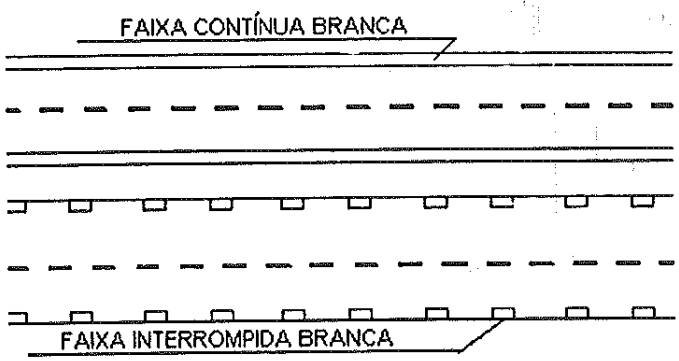
PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM

(EXEMPLO)



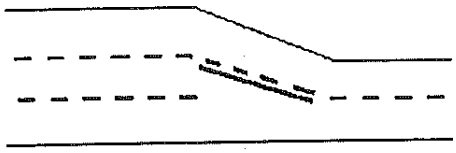
X - Zona de visibilidade limitada para o veículo "X" (variável)
Y - Zona de visibilidade limitada para o veículo "Y" (variável)

BORDOS DE PAVIMENTO
(EXEMPLO)

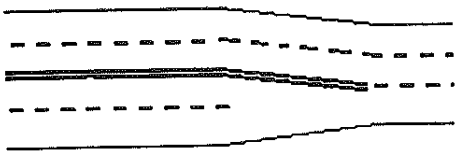


CANALIZAÇÃO DE FLUXO DE TRÂNSITO

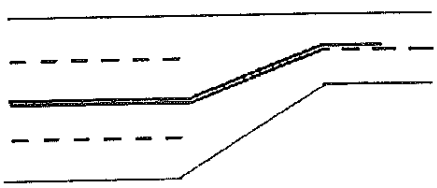
(EXEMPLO)



I - DE 3 PARA 2 PISTAS



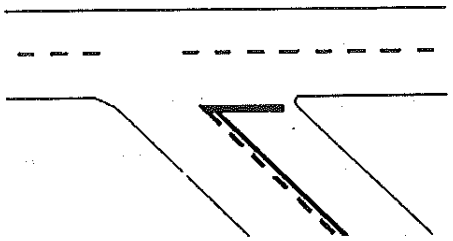
II - DE 4 PARA 3 PISTAS



III - DE 4 PARA 2 PISTAS

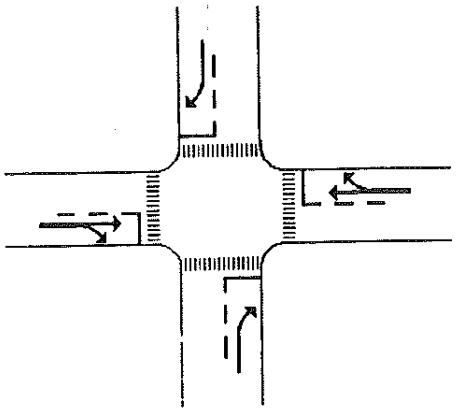
INDICADORA DE PARADA

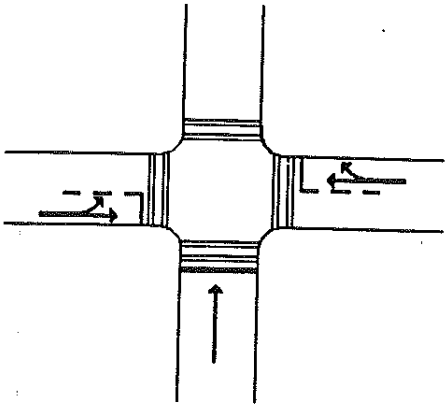
(EXEMPLO)



TRAVESSIA PARA PEDESTRES

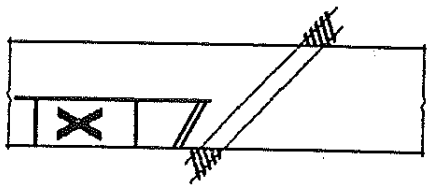
(EXEMPLO)





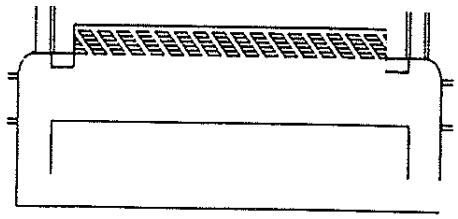
INDICADORA DE PASSAGEM DE NÍVEL

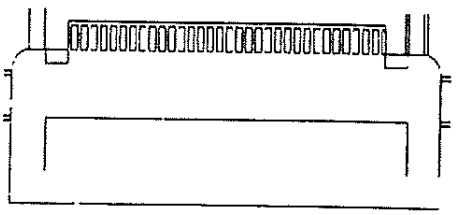
(EXEMPLO)

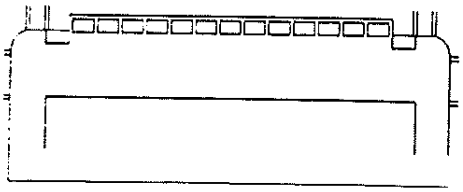


INDICADORAS DE ESTACIONAMENTO

(EXEMPLO)

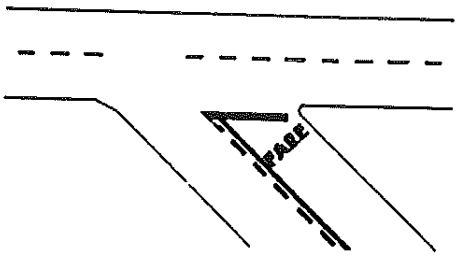






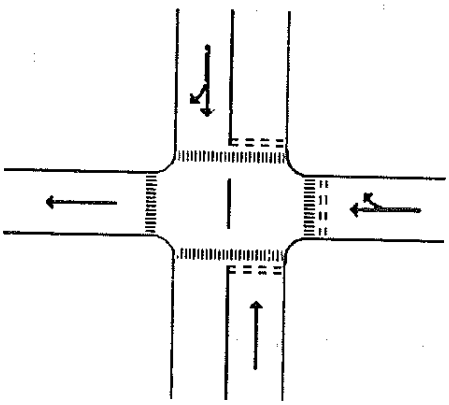
PALAVRAS

(EXEMPLO)



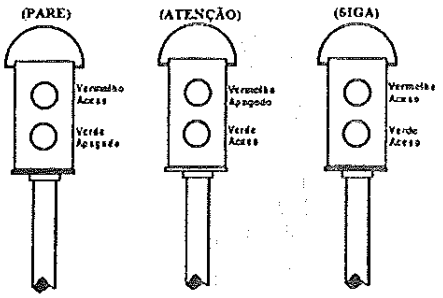
SÍMBOLOS

(EXEMPLO)



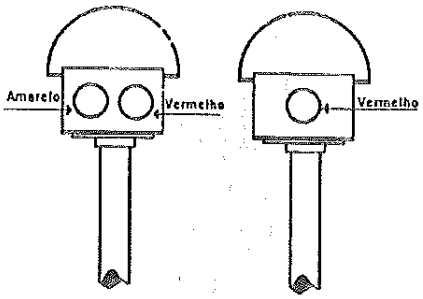
SEMÁFOROS
CONTROLE DE FLUXO DE VEÍCULOS
(DUPLO)

(EXEMPLO)



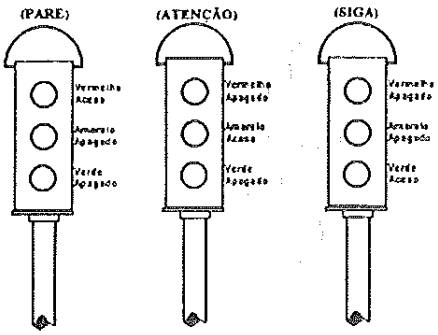
SINAL LUMINOSO DE ADVERTÊNCIA
(LUZ INTERMITENTE)

(EXEMPLO)

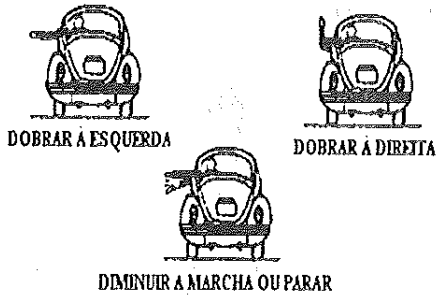


CONTROLE DE FLUXO DE VEÍCULOS
(TRIPLO)

(EXEMPLO)

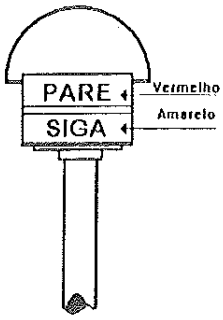


GESTOS
GESTOS DE CONDUTORES

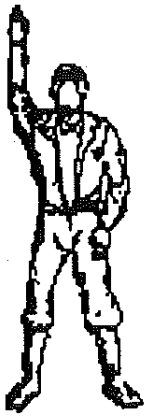


CONTROLE DE FLUXO DE PEDESTRE

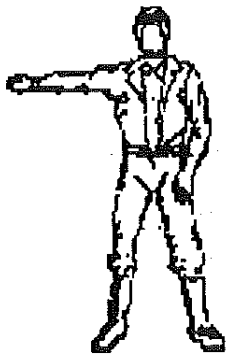
(EXEMPLO)



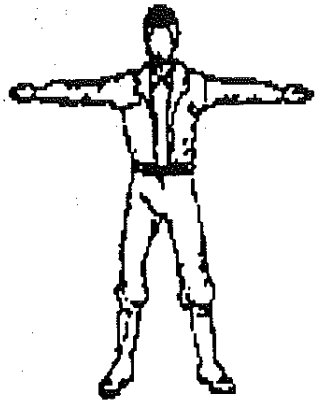
GESTOS DE AGENTES DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO



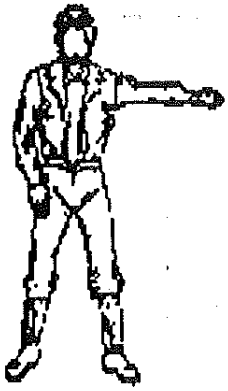
Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o seu sentido de deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o seu sentido de deslocamento.

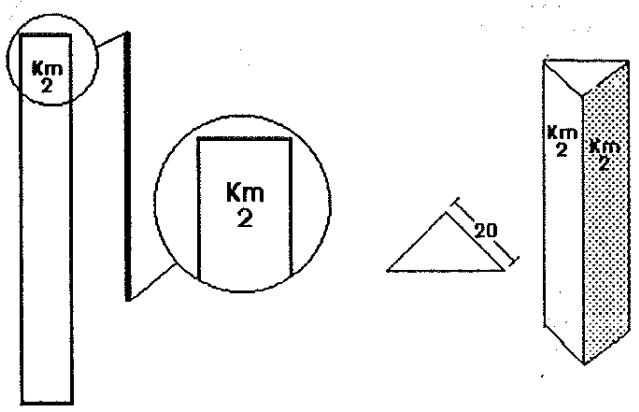
AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.

SINAIS SONOROS

SINAIS DE APITOS	SIGNIFICAÇÃO	EMPREGO
Um silvo breve.	Atenção! Siga!	No ato do guarda sinaleiro mudar a direção do trânsito.
Dois silvos breves.	Pare!	Para fiscalização de documentos ou outro fim.
Três silvos breves.	Acenda a lanterna.	Sinal de advertência. O condutor deve obedecer à intimação.
Um silvo longo.	Diminua a marcha.	Quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos.
Um silvo longo e um breve.	Trânsito impedido em todas as direções.	Aproximação de Corpo de Bombeiros, ambulâncias, veículos de polícia ou de tropa, ou de representação oficial.
Três silvos longos.	Motoristas a postos.	Nos estacionamentos à porta de teatros, campos desportivos, etc.

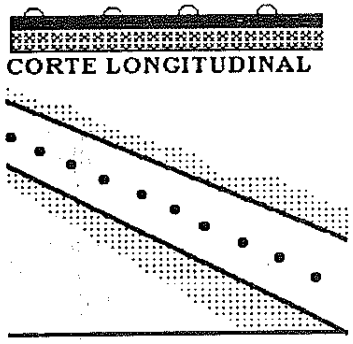
MARCOS

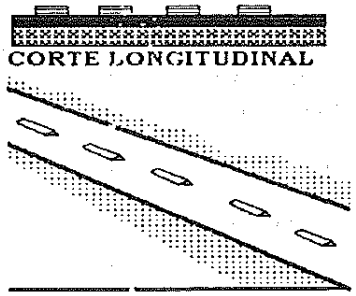
MARCOS QUILOMÉTRICOS



MARCOS DE OBSTRUÇÃO

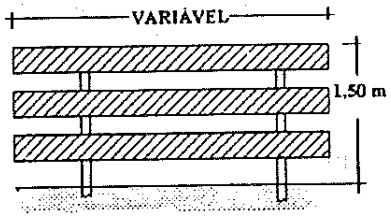
(EXEMPLO)



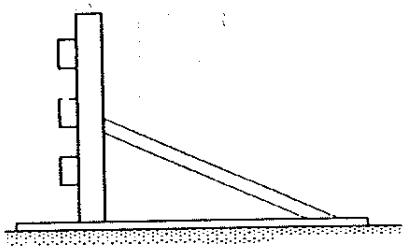


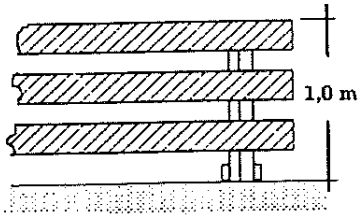
BARREIRAS

I- FIXA

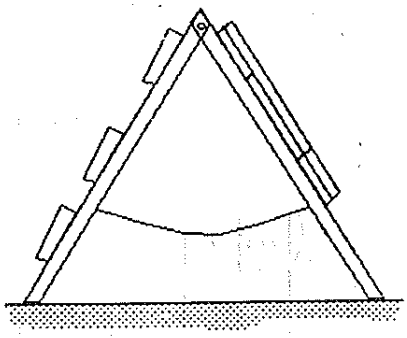


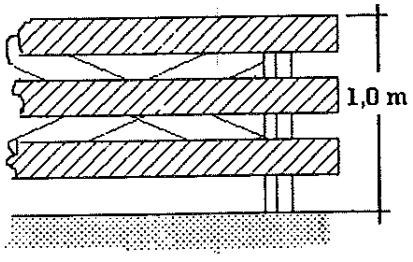
II - MÓVEL RÍGIDA





III - MÓVEL DOBRÁVEL





Sala das Sessões, em 13 de junho de 1996

Senador Francelino Pereira
Presidente

Senador Gilberto Miranda
Relator

SENADO FEDERAL
SECRETARIA LEGISLATIVA
SUBSECRETARIA DE COMISSÕES
SERVIÇO DE COMISSÕES ESPECIAIS E DE INQUÉRITO

COMISSÃO ESPECIAL, **"DESTINADA AO ESTUDO DO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994-SF, (Nº 3.710-B/93, NA CASA DE ORIGEM), DE INICIATIVA DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA, QUE INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO"**

ATA DA 3ª REUNIÃO DE TRABALHO, REALIZADA EM 13 DE JUNHO DE 1996.

Às dez horas e trinta e três minutos do dia treze do mês de junho do ano de mil novecentos e noventa e seis, na sala dois da Ala Senador Nilo Coelho, Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senador FRANCELINO PEREIRA e com a presença dos Senhores Senadores GILBERTO MIRANDA, Relator, VALMIR CAMPELO, JOSÉ ROBERTO ARRUDA, JOSÉ EDUARDO DUTRA, FLAVIANO MELO, GERSON CAMATA, JOSÉ BONIFÁCIO e OSMAR DIAS, reúne-se a Comissão. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos, dispensando a leitura da Ata da reunião anterior, que é dada como aprovada, e concedendo em seguida a palavra ao Relator para apresentação do seu Relatório Final. Após a leitura parcial do Relatório Final, bem como o acolhimento de algumas sugestões apresentadas por Entidades na reunião preliminar à apreciação do Relatório Final realizada dia onze do corrente, conclui-se pela apresentação do Substitutivo que o Relator oferece. Na fase de discussão da matéria usa da palavra o Senador José Roberto Arruda, ocasião em que são oferecidos destaques para as Emendas números cento de noventa (190), cento e noventa e quatro (194), duzentos e quarenta e seis (246), duzentos e quarenta e sete (247), todas de autoria do Senador José Roberto Arruda. São acolhidas pelo Relator as Emendas de números cento e noventa (190) e duzentos e quarenta e seis (246), que passam a fazer parte integrante do Substitutivo. Os destaques das Emendas números cento e setenta e três (173) e cento e setenta e sete (177), de autoria do Senador Valmir Campelo, têm parecer contrário do Relator e, submetidas a votos, são rejeitadas. Nada mais havendo a tratar, a Presidência encerra os trabalhos da Comissão às onze horas e quatro minutos, e, para constar, eu, Marta Helena P. F. Parente, Secretária da Comissão, lavrei a presente ata que, lida e aprovada, será publicada juntamente com a nota taquigráfica.

SECRETARIA-GERAL DA MESA

A Secretaria-Geral da Mesa, em cumprimento à determinação do Senhor Presidente do Senado Federal, Senador José Sarney, de oferecer aos senhores Senadores os subsídios necessários ao pleno exercício do mandato, providenciou a elaboração de quadro comparativo do Código de Trânsito entre:

- o projeto de iniciativa do Presidente da República;
- o projeto aprovado pela Câmara dos Deputados; e
- o substitutivo apresentado pela Comissão Especial desta Casa.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	Institui o Código de Trânsito Brasileiro.	
O CONGRESSO NACIONAL decreta:	O CONGRESSO NACIONAL decreta:	O CONGRESSO NACIONAL decreta:
CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES
Art. 1º O trânsito de qualquer natureza, nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.	Art. 1º O trânsito de qualquer natureza, nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.	Art. 1º. O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
	§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.	§ 1º. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
Parágrafo único. O trânsito em condições seguras é um direito de todo cidadão, cabendo aos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, nas suas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.	§ 2º O trânsito em condições seguras é um direito de todo cidadão e **dever** dos órgãos e **entidades** componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, nas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.	§ 2º. O trânsito em condições seguras é um direito de todo cidadão e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, nas respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.
	§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de omissão na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.	§ 3º. Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, ***no âmbito de suas respectivas competências,*** objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude ***de ação,*** omissão ou ***erro*** na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
	§ 4º As entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito são aquelas criadas ou mantidas pelo Poder Público competente, dotadas de personalidade jurídica própria, e **integram** a administração pública indireta ou fundacional.	§ 4º. As entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito são aquelas criadas ou mantidas pelo Poder Público competente, dotadas de personalidade jurídica própria, e ***integrantes*** da administração indireta ou fundacional.
		§ 5º. Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.
Art. 2º São vias terrestres as ruas, as avenidas, os logradouros, as vias rurais e os caminhos de passagens de domínio público.	Art. 2º São vias terrestres **urbanas e rurais** as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as **estradas** e as **rodovias**.	Art. 2º São vias terrestre urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, ***que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.
Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública.	Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas ***ao trânsito, assim como*** as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.	Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestre as praias abertas ***à circulação pública e*** as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.
Art. 3º - Os dispositivos deste Código são aplicáveis a qualquer veículo de fabricação nacional ou estrangeira.	Art. 3º - Os dispositivos deste Código são aplicáveis a qualquer veículo de fabricação nacional ou estrangeira, bem como aos proprietários, condutores dos veículos e às pessoas ***físicas e jurídicas*** nele expressamente mencionadas.	Art. 3º Os dispositivos deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.
	Art. 4º - Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes dos anexos I ***e II.***	Art. 4º. Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.
CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO	CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO	CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO
Seção I Das Disposições Gerais	Seção I Das Disposições Gerais	Seção I Das Disposições Gerais
Art. 4º O Sistema Nacional de Trânsito tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia e operação do sistema viário, policiamento, fiscalização e julgamento de infrações.	Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que têm por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações, aplicação de penalidades ***e julgamento de recursos.***	Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que têm por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e ***de recursos e aplicação de penalidades.***
Art. 5º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:	Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:	Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:
I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, visando a segurança, a fluidez, o conforto e a educação para o trânsito;	I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, visando à segurança, à fluidez, ao conforto e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;	I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, visando à segurança, à fluidez, ao conforto, ***à defesa ambiental*** e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;	II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;	II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim	III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim	III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro ... tivo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.	de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.	de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.
Seção II Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito	Seção II Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito	Seção II Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito
Art. 6º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito, **sob a coordenação do Ministério da Justiça:**	Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os **seguintes órgãos e entidades:**	Art. 7º. Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:
I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, órgão máximo normativo;	I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, órgão máximo normativo, **consultivo e coordenador do Sistema;**	I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, órgão máximo normativo, consultivo e coordenador do Sistema;
II - a **Secretaria de Trânsito - SETRAN**, órgão máximo executivo federal;	II - **a Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN**, órgão máximo executivo federal;	**SUPRIMIDO**
III - o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER;	V - o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER;	**SUPRIMIDO**
IV - o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN;	III - o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN;	**SUPRIMIDO**
V - o Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF;	IV - o Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF;	**SUPRIMIDO**
	VI - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;	II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
VI - o órgão executivo rodoviário dos Estados e do Distrito Federal;	**VIII** - os órgãos **e entidades** executivos rodoviários da **União**, dos Estados, do Distrito Federal **e dos Municípios**;	IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
VII - o órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;	**VII** - os órgãos **e entidades** executivos de trânsito da **União**, dos Estados, do Distrito Federal **e dos Municípios**;	III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
VIII - o órgão normativo colegiado de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;		
IX - a polícia de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;	**IX - os órgãos** de polícia **ostensiva** de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;	**V - a Polícia *Rodoviária Federal e as Polícias Militares*** dos Estados e do Distrito Federal;
X - o órgão executivo de trânsito dos Municípios, na forma que dispuser a lei;	**Ver inciso VII do art. 7º do Projeto.**	**Ver inciso III do art. 7º do Substitutivo**
XI - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARIs.	**X** - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.	VI - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.
Parágrafo único. Os órgãos executivos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito poderão exercer suas atividades operacionais através de delegação específica, de acordo com as normas e procedimentos estabelecidos pelo CONTRAN.	Parágrafo único. Os órgãos **ou entidades** executivos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito podem delegar atividades específicas de acordo com as normas e procedimentos estabelecidos pelo CONTRAN.	**SUPRIMIDO**

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	Art. 9º O Sistema Nacional de Trânsito é coordenado pelo Ministério da Justiça.	Art. 9º. ***O Presidente da República designará o Ministério ou órgão responsável pela coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.***
Art. 7º O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, presidido pelo Ministro da Justiça, com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:	Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, presidido pelo Ministro da Justiça, com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:	Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal ***e presidido pelo dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União,*** tem a seguinte composição:
I - o Secretário de Trânsito, que será seu Vice-Presidente;	I - o Secretário Nacional de Trânsito, que será seu Vice-Presidente;	I - o ***dirigente do órgão executivo rodoviário da União;***
II - um representante da Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação da Presidência da República; III - um representante do Ministério das Relações Exteriores;		
IV - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;	III - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;	**SUPRIMIDO**
	IV - um representante do Ministério do Exército;	**SUPRIMIDO**
V - um representante do Ministério do Meio Ambiente;	V - um representante do Ministério do **Meio Ambiente e da Amazônia Legal;**	**SUPRIMIDO**
VI - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;	II - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;	**SUPRIMIDO**
	VI - um representante do Ministério dos Transportes;	**SUPRIMIDO**
VII - o Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN;	VII - o Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN;	**SUPRIMIDO**
VIII - o Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER;	IX - o Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER;	***III - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;***
		IV - um representante da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades rodoviários de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
IX - o Diretor do Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF;	VIII - o Diretor do Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF;	II - o ***representante*** da Polícia Rodoviária Federal;
X - o Presidente da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres;	**XIV - um representante da entidade máxima nacional de transporte rodoviário e urbano de passageiros;**	***IX - um representante da entidade sindical máxima de transportes rodoviário e urbano de passageiros;***
XI - um representante da Associação Nacional dos Fabricantes e Montadoras de Veículos;	XV - um representante da **entidade máxima** nacional dos fabricantes e montadoras de veículos;	VII - um representante da entidade máxima nacional dos fabricantes e montadoras de veículos;
XII - o Presidente da Associação Nacional dos órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal;	X - **três representantes da entidade máxima dos órgãos** e entidades executivos de trânsito dos Estados, admitindo-se	**Ver inciso III do art. 10.**

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	representante do Distrito Federal;	
	XI - três representantes da entidade máxima dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;	V - três representantes da entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;
XIII - o Presidente do Conselho Nacional dos Comandantes Gerais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares;	XII - **um representante** do Conselho Nacional dos Comandantes Gerais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares;	VI - um representante do Conselho Nacional dos órgãos de polícia ostensiva de ***trânsito dos Estados e do Distrito Federal;***
XIV - o Presidente da entidade nacional de Medicina de Trânsito; XV - um representante das entidades privadas nacionais, dedicadas à defesa dos direitos do consumidor;		
	XIII - um representante da entidade máxima nacional de transporte rodoviário de carga;	VIII - um representante da entidade ***sindical*** máxima nacional de transportes rodoviários de carga;
	XVI - o coordenador de cada Câmara Temática;	XII - ***um representante*** coordenador das Câmaras Temáticas.
	XVII - um representante das entidades nacionais de trabalhadores em transportes urbanos e de carga;	X - um representante das entidades ***sindicais*** nacionais de trabalhadores em transportes urbanos e de cargas;
	XVIII - um representante das entidades não governamentais de atuação nacional em trânsito e transporte ***urbano de passageiros;***	XI - um representante das entidades não governamentais de atuação nacional em trânsito e transporte.
	XIX - um representante da entidade máxima nacional dedicada à defesa dos direitos dos pedestres.	**SUPRIMIDO**
§ 1º O mandato dos membros titulares e seus suplentes, designados pelo Ministro da Justiça, será de dois anos, admitida a recondução por um único período.	§ 2º Excetuados os mandatos do Presidente e do Vice-Presidente, o mandato dos demais membros do CONTRAN, nomeados pelo Presidente da República, é de dois anos, admitindo-se a recondução.	§ 2º Excetuados os mandatos do Presidente ***e dos membros previstos nos incisos I e II,*** o mandato dos membros do CONTRAN e de ***seus respectivos suplentes,*** nomeados pelo Presidente da República, é de dois anos, admitidas duas reconduções.
§ 2º Os membros do CONTRAN e seus suplentes, mencionados nos incisos II a VI, serão indicados pelos respectivos Ministros de Estado e os suplentes dos Conselheiros natos pelo titular do órgão, entidade ou corporação a que pertencerem.	§ 1º Os membros do CONTRAN relacionados nos incisos II a VI, X a XV e XVII a XIX são indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam.	§ 1º Os membros do CONTRAN relacionados nos ***incisos III a XII*** são indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam.
§ 3º O membro do CONTRAN e seu suplente, previstos no inciso XV, serão escolhidos pelo Ministro de Estado da Justiça em lista tríplice, apresentada pelas entidades que compõem o sistema de defesa do consumidor.		***§ 3º O Vice-Presidente do CONTRAN será eleito pelos seus membros, dentre aqueles representantes de órgãos ou entidades pertencentes ao Poder Público.***
Art. 8º O CONTRAN reunir-se-á ordinariamente, uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo	Art. 11. O CONTRAN reúne-se, ordinariamente, uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo	Art. 11. O CONTRAN reúne-se ordinariamente, uma vez por mês e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Presidente, seu Vice, ou por **dois terços** dos Conselheiros e as decisões serão tomadas com o **voto de no mínimo oito** de seus membros **presentes.**	Presidente, pelo Vice-Presidente, ou por **um terço** dos conselheiros e as decisões serão tomadas com o **quorum mínimo de *nove*** de seus membros.	Presidente, pelo Vice-Presidente, ou por um terço dos conselheiros e as decisões serão tomadas com o "quorum" mínimo de ***oito*** de seus membros.
§ 1º O Presidente do CONTRAN terá direito ao voto nominal e de qualidade e ainda a prerrogativa de decidir ad referendum do Plenário.	§ 1º O Presidente do CONTRAN terá direito ao voto nominal e de qualidade ***e, ainda, a prerrogativa de decidir ad referendum do Plenário.***	§ 1º O Presidente do CONTRAN terá direito ao voto nominal e de qualidade.
§ 2º Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro da Justiça.	§ 2º Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro da Justiça.	§ 2º Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro ou ***dirigente de órgão a quem compete a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.***
§ 3º O regimento do CONTRAN disporá sobre a sua organização e funcionamento, sendo públicas suas reuniões.	§ 3º O Regimento do CONTRAN disporá sobre as demais normas de funcionamento, sendo públicas suas reuniões.	§ 3º O Regimento ***Interno*** do CONTRAN disporá sobre as demais normas de funcionamento.
Art. 9º Poderão participar das reuniões plenárias do CONTRAN autoridades e técnicos especialistas em matéria de **segurança e educação** de trânsito, com a anuência do Presidente, para discutir matéria específica, sem direito a voto.	§ 4º Poderão participar das reuniões plenárias do CONTRAN autoridades e técnicos especialistas em matéria de trânsito, com a anuência do **Presidente da Sessão**, para discutir matéria específica, sem direito a voto.	§ 4º Poderão participar das reuniões plenárias do CONTRAN autoridades e técnicos especialistas em matéria de trânsito, com a anuência do Presidente da Sessão, para discutir matéria específica, sem direito a voto.
Art. 10. Compete ao CONTRAN:	Art. 12. Compete ao CONTRAN:	Art. 12. Compete ao CONTRAN:
I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código; II - estabelecer as diretrizes da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, zelar pelo seu fiel cumprimento, pela uniformidade das normas e do Sistema e pela observância do cumprimento deste Código e das normas complementares;	I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e **as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;** VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e das resoluções complementares;	I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito; VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e das resoluções complementares;
	II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;	II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;
	III - propor anualmente ao Ministério da Justiça um Programa Nacional de Trânsito compatível com a Política Nacional de Trânsito e com a Política Nacional de Transportes, com objetivos e metas alcançáveis para períodos mínimos de dez anos;	III - propor anualmente ao Ministério ***ou órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito*** um Programa Nacional de Trânsito compatível com a Política Nacional de Trânsito e com a Política Nacional de Transportes, com objetivos e metas alcançáveis para períodos mínimos de dez anos;
	IV - criar Câmaras Temáticas;	IV - criar Câmaras Temáticas;
	V - estabelecer seu regimento e as diretrizes para a composição e funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;	V - estabelecer seu Regimento ***Interno*** e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;
	VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;	VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

221

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
III - estabelecer e **normalizar** os procedimentos para a arrecadação e compensação das multas por infrações cometidas em localidades diferentes da habilitação do condutor infrator ou de licenciamento do veículo;	VIII - estabelecer e **normatizar** os procedimentos para a **imposição**, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em **unidade da Federação** diferente da do licenciamento do veículo;	VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;
	IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;	IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;
	X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação, sobre a expedição de documentos de condutores, e sobre o registro e licenciamento de veículos;	X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação, sobre a expedição de documentos de condutores, e sobre o registro e licenciamento de veículos;
	XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;	XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;
IV - autorizar a Secretaria de Trânsito - SETRAN a tomar providências junto às autoridades competentes dos Estados, Distrito Federal e Municípios, para assegurar a regularidade da execução das atividades operacionais relativas à Segurança e Educação de Trânsito;	XII - autorizar a SENATRAN a tomar providências junto aos órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para assegurar a regularidade da execução das atividades relacionadas à Segurança e Educação de Trânsito;	**SUPRIMIDO**
	XIII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;	XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;
	XIV - avocar para análise e soluções processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas;	XIII - avocar para análise e soluções processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas;
	XV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União.	XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, ***dos Estados e do Distrito Federal.***
	Art. 13. As Câmaras Temáticas são compostas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para suas decisões.	Art. 13. As Câmaras Temáticas, ***órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN,*** são compostas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões ***daquele colegiado.***
	§ 1º Cada Câmara é constituída por representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo Ministro da Justiça.	§ 1º Cada Câmara é constituída por ***especialistas*** representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de ***especialistas*** representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		designados pelo Ministro ***ou dirigente coordenador do Sistema Nacional de Trânsito.***
	§ 2º Os segmentos da sociedade relacionados no parágrafo anterior serão representados, necessariamente, por pessoa jurídica e devem atender os requisitos previstos pelo CONTRAN.	§ 2º. Os segmentos da sociedade relacionados no parágrafo anterior serão representados, necessariamente, por pessoa jurídica e devem atender os requisitos estabelecidos pelo CONTRAN.
	§ 3º Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos membros da respectiva Câmara.	§ 3º. Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos membros da respectiva Câmara.
	§ 4º Ficam criadas as seguintes Câmaras Temáticas:	§ 4.º Ficam criadas as seguintes Câmaras Temáticas:
	a) Educação;	a) Educação;
	b) Operação, Fiscalização e Policiamento Ostensivo de Trânsito;	b) Operação, Fiscalização, e Policiamento Ostensivo de Trânsito;
	c) Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos.	c) Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos.
	Art. 15. Os presidentes dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente, e deverão ter reconhecida experiência em matéria de trânsito.	Art. 15 § 1 º. O Presidente do CETRAN será eleito pelos seus membros para mandatos de um ano, alternando-se entre os representantes do Estado e dos Municípios e no CONTRANDIFE, da mesma forma, alternando-se representantes do Distrito Federal.
	§ 1º Os membros dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente.	Art. 15. Os CETRAN e o CONTRANDIFE têm a seguinte composição: ***I - um representante do órgão ou entidade de trânsito executivo estadual*** ***II - um representante do órgão ou entidade executivo rodoviário estadual;*** ***III - um representante da Polícia Militar do Estado ou do Distrito Federal;*** ***IV - um representante do órgão ou entidade executivo Municipal da Capital do Estado;*** ***V - dois representantes dos órgãos ou entidades executivos dos municípios que não a Capital do Estado*** ***VI - um representante de cada uma das três entidades não governamentais relacionadas com trânsito indicadas pelo Chefe do Poder Executivo Estadual ou do Distrito Federal;***
		§ 2º. No CONTRANDIFE os representantes dos incisos IV e V são substituídos por três representantes das

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		Administrações Regionais do Distrito Federal. ***§ 3º. Os representantes serão indicados pelos órgãos ou entidades a que pertençam e nomeados, bem como o presidente eleito, pelo Chefe do Executivo Estadual ou do Distrito Federal,*** ***§ 4º. As entidades mencionadas no inciso VI devem ser alteradas a cada fim de mandato, podendo voltar a habilitar-se a uma vaga decorridos dois anos.*** ***§ 5º. Os membros são pessoas de reconhecida experiência em trânsito.***
	§ 2º O mandato dos membros dos CETRAN e do CONTRANDIFE é de dois anos, admitida a recondução.	§ 6º. O mandato dos membros é de dois anos, admitida a recondução ***para os membros relacionados nos incisos I a V.***
	Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário devem funcionar Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.	Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário devem funcionar Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.
	Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12 deste Código, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.	Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12 deste Código, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.
Art. 11. Compete à Secretaria de Trânsito - SETRAN:	Art. 19. Compete à SENATRAN:	Art. 19. Compete ***ao órgão máximo executivo de trânsito da União:***
I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, ***no âmbito de suas atribuições;***
II - a supervisão, a coordenação, a correição, o controle e a fiscalização da execução da política nacional de trânsito;	II - a supervisão, a coordenação, a correição dos órgãos delegados, o controle e a fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;	II - a supervisão, a coordenação, a correição dos órgãos delegados, o controle e a fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito e de Transporte e do Sistema de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;	III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;	III - articular-se com os órgãos dos Sistema Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência do trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de	IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de	IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;	improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;	improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;
V - coordenar e supervisionar projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito visando à uniformidade de procedimentos, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;	V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimentos, ***no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;***	V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimentos.
VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;	VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;	VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
VII - expedir a Carteira Nacional de Habilitação - CNH, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual de Veículos, através dos órgãos executivos delegados, dos Estados e do Distrito Federal;	VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual através de delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;	VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual através de delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
VIII - executar o policiamento e a fiscalização de trânsito, aplicar penalidades e as demais medidas cabíveis e arrecadar as multas impostas, nas rodovias federais;		
IX - efetuar o levantamento dos locais de acidentes de transito, coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes nas rodovias federais, adotando ou indicando medidas para sua prevenção;		
X - fiscalizar os excessos de peso, dimensões e lotação dos veículos que trafegam nas rodovias federais, aplicando as penalidades e medidas cabíveis, subsidiariamente.		
XI - coordenar e executar o policiamento e fiscalização das ferrovias, aplicar penalidades e as demais medidas cabíveis e arrecadar as multas impostas, na forma que dispuser a lei;	XXIV - coordenar e executar o policiamento e a fiscalização das ferrovias federais, aplicar penalidades e as demais medidas cabíveis e arrecadar as multas impostas, na forma que dispuser a lei;	**SUPRIMIDO**
XII - organizar e manter o Registro Nacional de Condutores de Veículos - RENACH;	VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;	VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;
XIII - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores- RENAVAM;	IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores- RENAVAM;	IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;
XIV - organizar a estatística geral de trânsito, no território	X - organizar a estatística geral de trânsito no território	X - organizar a estatística geral de trânsito no território

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
nacional, definindo os **quesitos** a serem fornecidos pelos demais órgãos, e promover sua divulgação;	nacional, definindo os **dados** a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;	nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;
XV - estabelecer modelo-padrão de coleta de informações sobre as ocorrências e as estatísticas do trânsito;	XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências e as estatísticas do trânsito;	XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências ***de acidentes de trânsito*** e as estatísticas do trânsito;
XVI - administrar o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET;	XII - administrar o ***Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET;***	XII - administrar ***fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito;***
XVII - coordenar a administração da arrecadação de multas decorrentes de infrações ocorridas em localidades diferentes da habilitação do condutor infrator ou do licenciamento do veículo;	XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e **em unidade da Federação diferente** daquela do licenciamento do veículo;	XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;
XVIII - fornecer aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito as informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de **intercâmbio** de informações com os demais órgãos do Sistema;	XIV - fornecer aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;	XIV - fornecer aos órgãos ***e entidades*** do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;
XIX - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino, de acordo com as diretrizes **baixadas** pelo CONTRAN;	XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino, de acordo com as diretrizes do CONTRAN;	XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino, de acordo com as diretrizes do CONTRAN;
XX - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;	XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;	XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;
XXI - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;	XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;	XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;
XXII - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;	XVIII - elaborar, **juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito**, e submeter à aprovação do CONTRAN a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;	XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;
XXIII - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;	XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;	XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;
XXIV - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, através dos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;	XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, através de **delegação** aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito	XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, através de delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	Federal;	Federal;
XXV - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;	XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;	XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;
XXVI - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações operacionais inerentes à segurança e educação de trânsito;	XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;	XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;
XXVII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento, fiscalização e administração de trânsito, propor medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, promovendo a sua realização;	XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento, ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, promovendo a sua realização;	XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, promovendo a sua realização;
XXVIII - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;	XXV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;	XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;
XXIX - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;	XXVI - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;	XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;
XXX - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca/modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;	XXVII - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca/modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;	XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca/modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;
XXVIII - instruir os recursos interpostos ao Ministro da Justiça das decisões do CONTRAN;	XXVIII - instruir os recursos interpostos ao Ministro da Justiça das decisões do CONTRAN;	XXVII - instruir os recursos interpostos ao Ministro ***ou dirigente coordenador do Sistema Nacional de Trânsito***, das decisões do CONTRAN;
XXXII- estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los ao Ministério da Justiça, com proposta de solução;	XXIX - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los ao Ministério ***da Justiça***, com proposta de solução;	XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los ao Ministério ***ou órgão coordenador do Sistema Nacional de Trânsito***, com proposta de solução;
	XXX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.	XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN;
§ 1º Comprovada, através de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou ainda a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, a SETRAN, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá, diretamente ou através	§ 1º Comprovada, através de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou ainda a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, a *SENATRAN*, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá, diretamente ou através	§ 1º Comprovada, através de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, ***o órgão executivo de trânsito da União***, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
de delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual ou municipal, motivo da investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.	de delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual ou municipal que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.	diretamente ou através de delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.
§ 2º O regimento da SETRAN disporá sobre a sua estrutura organizacional e seu funcionamento.	§ 2º O regimento interno da SENATRAN disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.	§ 2º. O regimento interno do ***órgão executivo de trânsito da União*** disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.
	§ 3º Os órgãos executivos e rodoviários de trânsito, da União, dos Estados e Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X deste artigo.	§ 3º. Os órgãos e ***entidades*** executivos e rodoviários de trânsito da União, dos Estados, ***do Distrito Federal*** e dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X deste artigo.
	Art. 20. Compete ***ao Departamento*** de Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias federais:	Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e ***estradas*** federais;
	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, ***no âmbito de suas atribuições;***
		II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;
	II - exercer ***com exclusividade o policiamento*** e a fiscalização de trânsito, aplicar penalidades decorrentes e as medidas administrativas cabíveis, arrecadando as multas impostas no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; III - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;	III - exercer os poderes de autoridade de trânsito, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares; IV - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
	IV - efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;	V - executar serviços de prevenção, atendimento de acidentes e salvamento de vítimas;
		VI - efetuar a preservação de locais de acidentes de trânsito;

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		VII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de renovação de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;
		VIII - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, bem como zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;
	V - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas;	**IX** - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas ***encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;***
	VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;	X - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
	VII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
	VIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à agilização das transferências de veículos e de condutores;	**XII** - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à ***celeridade*** das transferências de veículos e ***de prontuários*** de condutores ***de uma para outra unidade da Federação;***
	IX - fornecer suporte técnico, administrativo e financeiro às respectivas JARI;	**SUPRIMIDO**
	X - planejar e operar o trânsito viário de veículos, de pedestres e de animais;	**SUPRIMIDO**
		XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais quando solicitado.
Art. 12. Compete ao órgão executivo rodoviário dos Estados e do Distrito Federal no âmbito de sua circunscrição:	Art. 21. Compete **aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União**, dos Estados, do Distrito Federal e **dos Municípios**, no âmbito de sua circunscrição:	Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, ***no âmbito de suas respectivas atribuições;***
II - planejar, projetar, regulamentar, e operar o trânsito viário de veículos, pedestres e animais;	II - planejar, projetar, regulamentar, e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;	II - planejar, projetar, regulamentar, e operar o trânsito de veículos, de pedestres, de animais ***e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;***
III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização e os dispositivos e equipamentos de controle viário;	III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;	III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos científicos sobre os acidentes de trânsito e suas causas, adotando medidas técnicas e de educação preventiva;	IV - ***analisar*** e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas, ***para eliminação dos segmentos críticos;***	IV - ***coletar dados*** e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
		V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
V - executar o policiamento e a fiscalização de trânsito, aplicar as penalidades e as medidas administrativas cabíveis e arrecadar as multas impostas;	V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; VI - aplicar penalidades de advertência por escrito e multa, por infração prevista neste Código, assim como as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;	VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações previstas neste Código, ***excetuadas aquelas constantes do inciso V do art. 22;***
		VII - arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
		VIII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas ao serviços de renovação de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;
		IX - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
		X - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 96, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;	VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;	XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
VII - promover e participar de **Campanhas de Educação de Trânsito**, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN e **orientação do SETRAN**;	IX - promover e participar de projetos e programas de **educação e segurança**, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
VIII - participar da integração do **sistema nacional de administração de arrecadação de multas, visando a unificação do licenciamento, simplificação e agilização das transferências de veículos e de condutores, de uma para outra unidade da federação;**	X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à regularidade do licenciamento e transferência de veículos;	XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando ***à unificação*** do licenciamento, ***à simplificação e à celeridade*** das transferência de veículos ***e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;***
IX- prestar apoio técnico e administrativo às JARIs;	XI - fornecer **suporte técnico, administrativo e financeiro às respectivas JARI**;	**SUPRIMIDO**
X - fiscalizar os excessos de peso, dimensões e lotação do veículos, aplicando as penalidades e medidas administrativas cabíveis e procedendo à arrecadação das multas aplicadas;		
	XII - ***aferir através de vistoria*** o nível de emissão de fumaça, gases ou partículas produzidos pelos veículos automotores, de acordo com o estabelecido no art. 67.	XIV - ***fiscalizar*** o nível de emissão ***de poluentes e ruído*** produzidos pelos veículos automotores ***ou pela sua carga***, de acordo com o estabelecido no art. 67, ***além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais quando solicitado;***
		XV - vistoriar veículos que necessitam de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
§ 1º No âmbito das rodovias federais, compete ao Departamento de Política Rodoviária Federal, com exclusividade, o exercício das atividades relacionadas no inciso V e subsidiariamente, nos incisos IV, VI e VII deste artigo.		
	§ 1º Excetuam-se da competência do órgão rodoviário da União as atribuições constantes nos incisos ***V, VI, VII e XII*** deste artigo, ***ressalvadas, nas praças de balanças fixas, as atribuições de fiscalização de excesso de peso, aplicação e arrecadação das multas decorrentes.***	Parágrafo único. Excetuam-se da competência do órgão rodoviário da União as atribuições constantes do inciso *VI* deste artigo.
§ 2º No âmbito dos Estados e do Distrito Federal, o policiamento ostensivo fardado de trânsito será exercido pelas Polícias Militares, podendo ser-lhes deferido, também,	§ 2º As atividades de polícia ostensiva para o trânsito serão exercidas pelas Polícias Militares, por meio de frações especializadas em matéria de trânsito, exigindo-se de seus	**SUPRIMIDO**

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
o exercício das atividades de fiscalização.	integrantes perfil vocacional e formação técnica adequada, podendo ser-lhes deferidas as atividades de fiscalização.	
Art. 13. Compete ao órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:	Art. 22. Compete ao órgão **ou entidade** executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:	Art. 22. Compete ao órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de **procedimento** de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas respectivas atribuições;
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento e reciclagem de condutores e expedir a Licença de Aprendizagem, a Carteira Nacional de Habilitação e autorização para conduzir, mediante delegação da SETRAN;	II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento e reciclagem de condutores e expedir Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação da *SENATRAN;*	II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento e reciclagem de condutores e expedir Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação ***do órgão federal competente;***
III - vistoriar, registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o certificado de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação da SETRAN;	III - vistoriar, registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação da *SENATRAN;*	III - vistoriar, registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação ***do órgão federal competente;***
		IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito.
IV - **coordenar, executar e controlar as atividades de administração, educação, engenharia, policiamento** e fiscalização de trânsito, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;	IV - **executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código,** ***excetuadas aquelas relacionadas no inciso V e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;***	V - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades por infrações e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar ***pelas penalidades nas áreas urbana e rural, relativas a:***
		a) condições físicas e psíquicas dos condutores;
		b) normas de direção do veículo;
		c) documento de habilitação dos condutores;
		d) direção perigosa ou abusiva;
		e) envolvimento em acidentes de trânsito;
		f) disputa de corrida;
		g) condução de crianças e escolares;
		h) uso de luzes, buzina, som e alarme;
		i) regularização e documentação dos veículos;
		j) estado de conservação e segurança dos veículos;
V - **autuar** e aplicar as penalidades e as medidas previstas na legislação de trânsito, notificar os infratores e arrecadar as multas aplicadas;	V - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, **com exceção daquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24,** notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;	***k) existência, conservação e uso de equipamento ou dispositivo obrigatório para o condutor ou para o veículo;***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		VI - arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos e objetos;
VI - comunicar à **SETRAN** a suspensão e a cassação do direito de dirigir veículo e o recolhimento do **documento de habilitação;**	VI - comunicar à **SENATRAN** a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da **Carteira Nacional de Habilitação;**	VII - comunicar ***ao órgão executivo de trânsito da União*** a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
VII - coletar, **tabular e analisar, cientificamente,** os dados estatísticos de interesse do trânsito, **com vistas à identificação das causas dos acidentes e adotar medidas técnicas e educativas de prevenção;**	VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;	VIII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
VIII - implementar, manter e operar o Sistema de Sinalização Viária e seus dispositivos de controle;		
IX - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma baixada pelo CONTRAN;	VIII - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;	IX - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;
X - implementar as medidas da Política Nacional de **Segurança e Educação** de Trânsito;	IX - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;	X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XI - promover projetos e programas de educação e segurança, ou deles participar, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; XII - promover campanhas educativas de trânsito, ou delas participar, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, **e sob a orientação técnica da SETRAN;**	X - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XIII - **participar da integração do sistema nacional de administração da arrecadação de multas,** visando a unificação do licenciamento, simplificação e agilização das transferências de veículos e de condutores de uma para outra unidade da Federação;	XI - **integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de** arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à ***agilização*** das transferências de veículos e do prontuário de condutores de uma para outra unidade da Federação;	XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à ***celeridade*** das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV - fornecer suporte técnico e administrativo às JARIs.	XII - fornecer suporte técnico, administrativo e **financeiro** às respectivas JARI;	**SUPRIMIDO**
	XIII - aferir, através de vistoria, o nível de emissão de fumaça, gases ou partículas produzidos pelos veículos automotores, de acordo com o estabelecido no art. 67;	XIII - fiscalizar o nível de emissão ***de poluentes e ruído*** produzidos pelos veículos automotores ***ou pela sua carga,*** de acordo com o estabelecido no art. 67, ***além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais quando solicitado;***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	XIV - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.	XIV - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.
Parágrafo único. As atividades de **policiamento ostensivo fardado** de trânsito serão exercidas pelas Polícias Militares, por meio de frações especializadas em matéria de trânsito, exigindo-se, de seus integrantes, perfil vocacional, **profissiográfico** e formação técnica adequada, podendo ser-lhes deferidas, também, as atividades de fiscalização.	Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito serão exercidas pelas Polícias Militares, por meio de frações especializadas em matéria de trânsito, exigindo-se, de seus integrantes, perfil vocacional e formação técnica adequada, podendo ser-lhes deferidas, também, as atividades de fiscalização.	**SUPRIMIDO**
Art. 14. Compete ao **órgão normativo colegiado de trânsito dos Estados e do Distrito Federal:**	Art. 14. Compete **aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:**	Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:
I - cumprir e fazer cumprir a legislação e **os procedimentos normativos** de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e **as normas** de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, ***no âmbito de suas respectivas atribuições;***
		II - elaborar normas no âmbito de suas respectivas competências;
II - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e procedimentos normativos de trânsito;	II - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;	III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;
III - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;	III - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;	IV - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;
IV - julgar os recursos interpostos contra decisões das JARIs nos seguintes casos::	IV - julgar os recursos interpostos contra decisões:	V - julgar os recursos interpostos contra decisões:
a) apreensão da CNH por mais de seis meses ou cassação;	a) **das JARI,** ***nos casos de suspensão ou cassação do direito de dirigir e das penalidades por infração gravíssima;***	a) das JARI;
b) inaptidão permanente nos Exames de Aptidão Física, Mental ou Psicológico;	b) **dos órgãos e entidades executivos estaduais**, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica.	b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica.
V - indicar um representante para compor a Comissão Examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;	V - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;	VI - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;
VI - designar Junta Médica ou Psicológica Especial para examinar os candidatos a habilitação para conduzir veículos automotores e revalidação de Exames, em caso de recursos deferidos;	VI - designar junta médica e psicológica especial para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores e para revalidação de exames, em caso de recursos deferidos;	VII - designar junta médica e psicológica especial para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores e para revalidação de exames, em caso de recursos deferidos;
VII - indicar os Presidentes das JARIs, que funcionarão junto		

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
ao órgão executivo rodoviário e de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.		
	VII - acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;	VIII - acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;
	VIII - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito ***no âmbito dos Estados, do Distrito Federal*** e dos Municípios;	IX - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios;
	IX - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do ***art. 321*** deste Código.	X - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos parágrafos 1º e 2º do art. *332*, deste Código.
Parágrafo único. Dos casos julgado pelo órgão de que trata este artigo, não cabe recurso na esfera administrativa.	Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso IV, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa.	Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso V, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa.
Art. 15. Compete às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARIs:	Art. 17. Compete às JARI:	Art. 17. Compete às JARI:
I - julgar os recursos e os pedidos de reconsideração;	I - julgar os recursos ***e pedidos de reconsideração*** interpostos pelos infratores;	I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;
II - solicitar aos órgãos executivos de trânsito e rodoviários informações complementares para análise dos processos administrativos de sua competência;	II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;	II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;
III - encaminhar aos órgãos executivos de trânsito e rodoviário sugestões para o aperfeiçoamento dos procedimentos de autuação, notificação e aplicação de medidas administrativas e penalidades.	III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.	III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e ***rodoviários*** informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.
Parágrafo único. As normas e procedimentos relativos a criação, estrutura, composição e funcionamento das JARIs serão definidas pela União, Estados e Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição.		
	Art. 18. As JARI são compostas pelos seguintes membros com reconhecida experiência em matéria de trânsito:	Art. 18. As JARI são compostas pelos seguintes membros com reconhecida experiência em matéria de trânsito:
	I - um presidente da JARI, de ***nível universitário***, indicado pelo órgão ou entidade executivos de trânsito;	I - um presidente da JARI, ***com curso superior***, indicado pelo órgão ou entidade executivos de trânsito ou ***rodoviário***;
	II - um representante do órgão ou entidade executivos de	II - um representante do órgão ou entidade executivos de

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	trânsito;	trânsito ou ***rodoviário;***
	III - um representante dos ***condutores autônomos.***	III - um representante da ***comunidade.***
	§ 1º Quando junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito existir mais de uma JARI, haverá um Coordenador-Geral, escolhido entre os presidentes, que exercerá a presidência e a coordenadoria, cumulativamente.	§ 1º Quando junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito ***ou rodoviário*** existir mais de uma JARI, haverá um Coordenador-Geral, escolhido entre os presidentes, que exercerá a presidência e a coordenadoria, cumulativamente.
	§ 2º O Coordenador-Geral é escolhido pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos estiver subordinado.	§ 2º O Coordenador-Geral é escolhido pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos ***ou rodoviário*** estiver subordinado.
	§ 3º O representante dos condutores ***autônomos*** é nomeado pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos estiver subordinado, por indicação desse órgão, entre aqueles que demonstrem experiência e interesse na matéria de trânsito, após aprovação em exame de suficiência da Legislação de Trânsito, obtendo 70% (setenta por cento) de aproveitamento.	§ 3º O representante da ***comunidade*** é nomeado pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos estiver subordinado, por indicação desse órgão, entre aqueles que demonstrem experiência e interesse na matéria de trânsito, após aprovação em exame de suficiência versando sobre Legislação de Trânsito, que tenha obtido, ***no mínimo,*** 70% (setenta por cento) de aproveitamento.
	§ 4º O exame de que trata o parágrafo anterior também será aplicado aos demais membros da Junta.	§ 4º. O exame de que trata o parágrafo anterior também será aplicado aos demais membros da Junta.
	§ 5º O mandato dos membros das JARI é de dois anos, admitida a recondução.	§ 5º. O mandato dos membros das JARI é de dois anos, admitida a recondução.
Art. 16. Os Estados, o Distrito Federal organizarão os respectivos órgãos executivos rodoviários e de trânsito, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações, assim como a composição dos Colegiados, observadas, quanto a estes, equivalência e proporcionalidade com o órgão máximo normativo federal.	Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações, ***assim como a composição dos colegiados prevista no art. 14, observadas, quanto a estes, equivalência e proporcionalidade com o órgão máximo normativo federal.***	Art. 8º. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.
Parágrafo único. Os órgãos de trânsito dos Municípios, após manifestação favorável do CONTRAN e do respectivo Governo Estadual, serão instituídos por lei, à medida em que cada Município comprove possuir condições técnicas, administrativas e financeiras para observar as atividades relacionadas à sinalização, dispositivos e equipamentos de controle de fluxo de trânsito, fixação e regulamentação das áreas de estacionamento, educação e estatística de trânsito, fixando neste caso a participação no produto de arrecadação		

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
das multas, mantida sua destinação legal.		
	Art. 23. Compete às *Polícias Militares* dos Estados e do Distrito Federal:	Art. 23. Compete aos *órgãos de polícia ostensiva de trânsito* dos Estados e do Distrito Federal:
	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito, *no âmbito de suas respectivas atribuições;*
	II - exercer, com exclusividade, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas;	II - exercer, com exclusividade, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas;
	III - executar a fiscalização de trânsito como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, concomitantemente com os demais agentes credenciados;	III - executar a fiscalização de trânsito, *quando e conforme convênio firmado*, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, concomitantemente com os demais agentes credenciados;
	IV - elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrências relativos aos acidentes de trânsito;	IV - elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrências, relativas aos acidentes de trânsito;
	V - coletar e tabular os dados estatísticos de acidentes de trânsito;	V - coletar e tabular os dados estatísticos de acidentes de trânsito;
	VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;	VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;
	VII - articular-se com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do CETRAN da respectiva unidade da Federação.	VII - articular-se com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do CETRAN da respectiva unidade da Federação.
		Parágrafo único. As atividades de polícia ostensiva para o trânsito serão exercidas pelas Polícias Militares, por meio de frações especializadas em matéria de trânsito, exigindo-se de seus integrantes perfil vocacional e formação técnica adequada, podendo ser-lhes deferidas, também, as atividades de fiscalização.
	Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:	Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito;	I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, *no âmbito de suas respectivas atribuições;*
	II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;	II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres, de animais *e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;*
	III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;	III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;	IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
		V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
	V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; VI - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;	VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multas e as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar pelas infrações relativas a: *a) estacionamento e parada;* *b) carga e descarga de mercadorias;* *c) manobras;* *d) sinalização;* *e) velocidade;* *f) preferência do uso da via;* *g) regulamentação do uso da via;* *h) uso inadequado da via;* *i) danificação da via, de pontes e viadutos, instalações e equipamentos da via;* *j) obstrução da via, obras e eventos;* k) excesso de peso, de dimensões e de lotação dos veículos; *l) pedestre, ciclomotor, veículo de tração e propulsão humana, de tração animal e animal;* *m) serviço público de transporte coletivo e individual;* *n) transporte de produtos perigosos.*
		VII - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 96, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
	VII - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;	VIII - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
		IX - arrecadar valores provenientes de estadia e remoção de veículos, objetos e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; *X - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de cargas indivisíveis;*

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	IX - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à *agilização* das transferências de veículos e do prontuário dos condutores de uma para outra unidade da Federação;	XI - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, visando à unificação do licenciamento, à simplificação e à ***celeridade*** das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
	X - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;	XII - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
	XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;	XIII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
	XII - prestar suporte técnico, administrativo e financeiro às respectivas JARI;	**SUPRIMIDO**
	XIII - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;	XIV - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
	XIV - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;	XV - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
		XVI - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
	XV - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;	XVII - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;
		XVIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 67, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local quando solicitado;
	XVI - regulamentar o serviço de automóvel de aluguel, limitando seu número e a utilização do taxímetro, se o Município tiver mais de 100 (cem) mil habitantes;	**SUPRIMIDO**
		XIX - vistoriar veículos que necessitam de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		serem observados para a circulação desses veículos;
	XVII - autorizar, permitir ou cancelar a exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais.	**SUPRIMIDO**
	§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal *por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.*	Parágrafo único. As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal *pelo Departamento de Trânsito.*
	§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 321 deste Código.	**SUPRIMIDO**
	§ 3º Enquanto não se verificar o disposto no parágrafo anterior, as competências de que trata este artigo serão exercidas pelos órgãos e entidades de trânsito dos Estados, mediante convênio, com indenização dos valores empregados em investimento e custeio.	**SUPRIMIDO**
		Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, visando maior eficiência e segurança para os usuários da via.
	§ 4º - Os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito *aos Municípios*, durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento de custos.	Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante o prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.
	§ 5º - Os serviços prestados pelos órgãos executivos dos Estados e Municípios na implementação das medidas descritas neste Código serão estabelecidos em convênio específico, com ressarcimento dos custos apropriados.	**SUPRIMIDO**
		Art. 26. O Poder Executivo, observadas as competências previstas neste Código, expedirá norma discriminando as infrações compreendidas nos incisos VI do art. 21, V do art. 22 e VI do art. 24.
CAPÍTULO III DAS REGRAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO	CAPÍTULO III DAS REGRAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA	CAPÍTULO III DAS REGRAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA
	Art. 25. Os usuários das vias terrestres devem:	Art. 27. Os usuários das vias terrestres devem:
	I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou	I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;	obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
	II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou criando qualquer outro obstáculo na mesma.	II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou criando qualquer outro obstáculo na mesma.
	Art. 26. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.	**Art. 28. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas o condutor deverá:** **I - ajustar seu cinto de segurança e verificar o dos demais ocupantes do veículo;** **II - verificar a existência, as condições e o funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório;** **III - assegurar-se da existência de combustível suficiente para o percurso pretendido.**
	Art. 27. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.	Art. 29. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.
	Art. 28. Todo condutor, antes de iniciar a atividade de conduzir um veículo, deve certificar-se de que o seu estado físico permite fazê-lo com segurança.	**SUPRIMIDO**
Art. 17. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação pública obedecerá às seguintes regras gerais:	Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá, **além do estabelecido nos arts. 26 a 28,** às seguintes regras gerais:	**Art. 30. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes regras:**
I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;	I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;	I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;
II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e do clima;	II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e do ***clima;***	**II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e *das condições climáticas;***
III - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecia a sinalização regulamentar e demais regras constantes deste Código; IV - todo veículo para virar à esquerda, interseção de vias de sentido duplo de circulação, terá de atingir, primeiramente, a zona central da interseção e para virar à direita, aproximar-se	X - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais regras constantes deste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;	IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais regras constantes deste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
ao máximo do bordo direito da via;		
V - quando veículos, transitarem em sentidos opostos ao se aproximarem de interseções não sinalizadas, terá preferência de passagem o que vier da direita, respeitadas as exceções previstas neste Código;	III - quando veículos, transitando **por fluxos que se cruzem**, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem: **a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;** **b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;** **c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;**	III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem: a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela; b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela; c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;
VI - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, ficam as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à transposição e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;	IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, ficam as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ***transposição*** e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;	IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, ficam as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ***ultrapassagem*** e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;
	V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos ***lotes*** ou áreas especiais de estacionamento;	V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos ***imóveis*** ou áreas especiais de estacionamento;
VII - os veículos de transporte coletivo de passageiros terão prioridade sobre os demais;	VI - os veículos que **transportarem passageiros** terão prioridade de trânsito sobre os demais, **respeitadas as demais regras de circulação;**	**SUPRIMIDO**
VIII - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais regras de circulação;	VII - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais regras de circulação;	VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais regras de circulação;
IX - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente, observado que:	VIII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação **vermelha** intermitente, observado o seguinte:	VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observado o seguinte:
a) quando tais dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade desses veículos, todo usuário da via deverá deixar livre a passagem ou parar, se necessário;	a) quando tais dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade desses veículos, ***todo usuário da via*** deverá deixar livre a passagem ou parar, se necessário;	a) quando tais dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade desses veículos, ***todos os condutores*** deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, ***indo para direita da via e parando*** se necessário;
		b) os pedestres ao ouvir o alarme sonoro deverão aguardar no passeio a passagem do veículo de emergência, só

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		atravessando a via quando o mesmo já tiver passado pelo local;
b) o uso de dispositivos de alarme sonoro e **luminoso intermitente** só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;	b) o uso de dispositivos de alarme sonoro só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;	c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e ***de iluminação vermelha intermitente*** só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência.
		d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais regras deste Código.
X - os veículos prestadores de serviços públicos, quando em atendimento de urgência, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN, sem prejuízo da obrigação de sinalizar a via;	IX - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento ***de urgência***, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizado, devendo tais veículos estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;	VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento ***na via***, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizado, devendo tais veículos estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;
XI - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:	XI - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:	X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:
a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;	a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;	a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;
b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;	b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;	b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;
c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;	c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;	c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;
XII - Todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:	XII - Todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:	XI - Todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:
a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando dispositivo de sinalização luminosa ou através de sinal convencional de braço;	a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando **o indicador luminoso de mudança de direção do veículo** ou através de gesto convencional de braço;	a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a ***luz indicadora de direção*** do veículo ou através de gesto convencional de braço;
b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;	b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;	b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;
c) retomar após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, adotando os cuidados necessários para não por em perigo ou obstruir o trânsito de veículos ou dos veículos que ultrapassou;	c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, **acionando indicador luminoso de mudança de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço**, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;	c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a ***luz indicadora de direção*** do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;
XIII - os veículos que se deslocam sobre trilhos sempre terão preferência de passagem sobre os demais.	XIII - os veículos que se deslocam sobre trilhos ***sempre*** terão preferência de passagem sobre os demais.	XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, ***respeitadas as regras de circulação.***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	§ 1º As regras de ultrapassagem previstas nas alíneas a, b e c do inciso XI e a e b do inciso XII aplicam-se à transposição de faixas.	***§ 1º As regras de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela faixa da direita;***
Parágrafo único. Respeitadas as regras estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores e, juntamente com estes, pela incolumidade dos pedestres.	§ 2º Respeitadas as regras estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores e, juntamente com estes, pela incolumidade dos pedestres.	§ 2º. Respeitadas as regras estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores e, juntamente com estes, pela incolumidade dos pedestres.
Art. 18. As regras de ultrapassagem previstas nas alíneas *a* e *b* do inciso XI do artigo anterior aplicam-se à transposição.		
Art. 19. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá manter-se na faixa correspondente ao lado da circulação, sem acelerar sua marcha:	Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá: I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha; II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.	Art. 31. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá: I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha; II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.
Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.	Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.	Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.
Art. 20. Os condutores que tenham o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo, que esteja efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverão reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada para parar o veículo, se necessário, visando a segurança dos passageiros em trânsito.	Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo, se necessário, visando à segurança dos pedestres.	Art. 32. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo, se necessário, visando a segurança dos pedestres.
Art. 21. Ao se aproximarem de faixas sinalizadas para travessia de pedestres, os condutores não poderão efetuar ultrapassagem antes de se certificarem de que não há pedestre efetuando a travessia.		
Art. 22. Os condutores não poderão ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.	Art. 32. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.	Art. 33. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Art. 23. Nas interseções **previamente** sinalizadas e suas proximidades, os condutores não poderão efetuar **transposição** nem ultrapassagem.	Art. 33. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.	Art. 34. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.
Art. 24. O fato de veículos circularem em fila paralela, mais depressa do que os veículos de outra fila, não é considerado ultrapassagem nem transposição.		
Art. 25. Todo condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.	Art. 34. Todo condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.	Art. 35. Todo condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.
Art. 26. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio de **dispositivo de direção luminoso, indicador de direção de seu veículo** ou fazendo sinal convencional com o braço.	Art. 35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, **por meio da luz indicadora de direção de seu veículo,** ou fazendo gesto convencional de braço.	Art. 36. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.
		Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.
Art. 27. Todo condutor que for ingressar numa via **pública**, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.	Art. 36. Todo condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.	Art. 37. Todo condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.
Art. 28. Nas vias **rurais** providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança, **salvo nas vias de direção única, providas de duas ou mais faixas de circulação.**.	Art. 37. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.	Art. 38. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.
Art. 29. Antes de entrar à direita ou à esquerda, todo condutor deverá:	Art. 38. Antes de entrar à direita ou à esquerda, **em outra via ou em lotes lindeiros**, todo condutor deverá:	Art. 39. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, todo condutor deverá:
I - sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;	I - ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;	I - ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;
II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível do eixo da pista, caso se trate de uma pista com	II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível do ***eixo*** da pista, caso se trate de uma pista com	II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível da ***linha divisória*** da pista, ***quando houver***, caso se

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.	circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.	trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.
Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres, aos veículos que transitem em sentido contrário e **aos ciclos e ciclomotores que transitem por faixa própria que atravessem a pista na qual vai entrar**, respeitadas as regras de preferência de passagem.	Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres, aos veículos que transitem em sentido contrário **pela pista da via da qual vai sair**, respeitadas as regras de preferência de passagem.	Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres ***e ciclistas***, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as regras de preferência de passagem.
Art. 30. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, por meio de sinalização ou **obstrução física**, ou, na falta destes, em locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via e do veículo.	Art. 39. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, **quer** por meio de sinalização, **quer** pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, **das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres.**	Art. 40. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ***ciclistas.***
Art. 31. Quando em circulação , o uso dos faróis do veículo deverá obedecer às seguintes determinações:	Art. 40. O uso ***dos faróis*** em veículo em circulação obedecerá às seguintes determinações:	Art. 41. O uso ***de luzes*** em veículo obedecerá às seguintes determinações:
I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa: a) à noite, nas vias urbanas e túneis providos de iluminação pública artificial; b) à noite, ao passar por outro veículo ou segui-lo a curta distância;	I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e **durante o dia** nos túneis providos de iluminação pública;	I - em circulação o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa: a) durante à noite, nas vias providas de iluminação pública; b) ***diuturnamente***, nos túneis, mesmo providos de iluminação pública.
II - **à noite**, o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz alta nas **vias rurais**, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;	II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ***ao cruzar*** com outro veículo ou ao segui-lo;	II – ***em circulação***, o condutor ***manterá*** acesos os faróis do veículo, utilizando luz alta em vias desprovidas de iluminação pública, exceto ***ao avistar*** outro veículo ou ao segui-lo;
		III - ***a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizado para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;***
III - sob chuva forte, neblina ou cerração, o condutor manterá acesas pelo menos, as luzes de posição do veículo;.	IV - o condutor manterá acesas ***pelo menos*** as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração.	IV - o condutor manterá acesas as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
IV- os condutores poderão usar os faróis de forma intermitente:	III - o condutor poderá usar os ***faróis de forma intermitente***:	V - O condutor utilizará ***o pisca-alerta***, nas seguintes situações:
a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;	a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que tem o propósito de ultrapassá-lo;	**SUPRIMIDO**
b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando-se do pisca-alerta;	b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;	a) em imobilizações ou situações de emergência;
	c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta;	b) quando a regulamentação da via assim o determinar;
		VI - em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa durante a noite; VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.
Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e à noite.	Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo ***regular*** de passageiros, ***quando circularem em faixas próprias a eles destinadas***, e os ***ciclos motorizados*** deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e à noite.	Art. 41. I - c) diuturnamente, quando se tratar de veículo de transporte coletivo de passageiros, ***motocicleta, motoneta e ciclomotor;***
Art. 32. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, em toque breve, nas seguintes situações:	Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:	Art. 42. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:
I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;	I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;	I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;
II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.	II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.	II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.
Art. 33. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, a menos que razões de segurança o obriguem a tal..	Art. 42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.	Art. 43. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.
	Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:	Art. 44. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:
	I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;	I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;
	II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem	II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja motivação de perigo iminente;	inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;
	III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.	III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.
	Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.	Art. 45. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.
Art. 34. Mesmo que a **sinalização** luminosa lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se a densidade do trânsito for tal que ele, provavelmente, seja obrigado a parar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.	Art. 45. Mesmo que a **indicação** luminosa do **semáforo** lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a **imobilizar** o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.	Art. 46. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.
Art. 35. Sempre que for necessária a **parada** temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.	Art. 46. Sempre que for necessária a **imobilização** temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.	Art. 47. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
Art. 36. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.	Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.	Art. 48. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.
Parágrafo único. A operação de carga ou descarga considerada estacionamento será regulamentada pela autoridade com circunscrição sobre a via.	Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.	Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.
Art. 37. Nas paradas, operações de carga/descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.	Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.	Art. 49. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.
§ 1º **Fora das áreas urbanas**, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da via.	§ 1º **Nas vias providas de acostamento**, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora **da pista de rolamento**.	§ 1º. Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.
§ 2º O estacionamento dos veículos de duas rodas será feito posicionando-se perpendicularmente à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que	§ 2º O estacionamento dos veículos de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine	§ 2º O estacionamento dos veículos ***motorizados*** de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
determine outra condição.	outra condição.	determine outra condição.
	§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.	§ 3º. O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.
Art. 38. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.	Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.	Art. 50. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.
	Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.	Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.
Art. 39. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às **vias rurais** federais, estaduais e municipais obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo **autoridade** com circunscrição sobre a via.	Art. 50. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às **rodovias *federais, estaduais e municipais*** obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo **órgão ou entidade** com circunscrição sobre a via.	Art. 51. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às ***estradas e rodovias*** obedecerá as condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.
Art. 40. De acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais, a **autoridade de trânsito** com circunscrição sobre a via regulamentará seu uso, observadas as regras gerais de **circulação**, podendo:	Art. 51. De acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais, o **órgão ou entidade** com circunscrição sobre a via regulamentará seu uso, observadas as regras gerais de **trânsito**, podendo, entre outras medidas:	**SUPRIMIDO** **Ver art. 2º do Substitutivo (pág.1)**
I - instituir sentido único de trânsito em determinadas vias públicas ou em parte delas;	I - instituir sentido único de trânsito em determinadas vias públicas ou em parte delas;	**SUPRIMIDO**
II - proibir a circulação de veículos, bem como a passagem ou trânsito de animais em determinadas vias;	II - proibir a circulação de veículos, bem como a passagem ou trânsito de **pedestres** ou animais em determinadas vias **ou parte delas;**	**SUPRIMIDO**
III - estabelecer limites de velocidade e peso por eixo para cada via terrestre;	III - estabelecer limites de velocidade e peso por eixo para cada via terrestre;	**SUPRIMIDO**
IV - proibir conversões à esquerda ou à direita e de retorno;	IV - proibir conversões à esquerda ou à direita e de retorno;	**SUPRIMIDO**
V - organizar áreas especiais de estacionamento em logradouros públicos;	V - organizar áreas especiais de estacionamento em logradouros públicos;	**SUPRIMIDO**
VI - determinar restrições de uso das vias terrestres ou parte delas, mediante fixação de horários e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga;	VI - determinar restrições de uso das vias terrestres ou parte delas, mediante fixação de horários e períodos destinados ao estacionamento, carga ou descarga de **mercadorias** e embarque ou desembarque de passageiros;	**SUPRIMIDO**
VII - permitir o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações	VII - permitir o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações	**SUPRIMIDO**

Quadro comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
técnicas;	técnicas;	
VIII - permitir estacionamentos especiais, devidamente justificados;	VIII - permitir estacionamentos especiais, devidamente justificados;	SUPRIMIDO
IX - interditar vias terrestres e embargar ou demolir obras que possam colocar em risco a segurança e a fluidez do transito;	IX - interditar vias terrestres e embargar ou demolir obras na via que possam colocar em risco a segurança e a fluidez do transito;	SUPRIMIDO
X - disciplinar a colocação de ondulações transversais ao sentido de circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas ou outros estabelecimentos que ministrem instrução de 1º, 2º e 3º graus, na forma em que dispuser o Conselho Nacional de Trânsito;	X - disciplinar a colocação de ondulações transversais ao sentido de circulação dos veículos;	SUPRIMIDO
	XI - regulamentar o direito de passagem em interseções;	SUPRIMIDO
	XII - proibir movimentos de ultrapassagem e transposição;	SUPRIMIDO
	XIII - destinar as vias ou parte delas à circulação exclusiva de determinados tipos de veículos.	SUPRIMIDO
	Art. 52. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.	Art. 52. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.
Art. 41. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às regras gerais de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pela **autoridade** com circunscrição sobre a via.	Art. 53. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às regras gerais de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas **pelo órgão ou entidade** com circunscrição sobre a via.	Art. 53. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, as regras de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.
Art. 42. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado que:	Art. 54. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:	Art. 54. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:
I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;	I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;	I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;
II - os animais que circulam pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista.	II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista.	II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Art. 43. Os veículos de propulsão humana, os ciclomotores e os de tração animal poderão ser licenciados no município de domicílio ou residência de seus proprietários, conforme dispuser a legislação municipal.		
Art. 44. Os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e veículos similares só poderão circular nas vias públicas ocupando faixa normal de circulação, utilizando capacetes de segurança que possuam requisitos adequados, de acordo com as especificações definidas pelo CONTRAN, e com as luzes de posição e farol de luz baixa do veículo acesas. § 1º consideram-se veículos similares, de que trata este artigo, os ciclomotores e os triciclos motorizados;	Art. 55. Os condutores de motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares, só poderão circular nas vias: I - utilizando capacete de segurança, **com viseira ou *portando* óculos protetores;** **II - segurando o guidom com as duas mãos;** **III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.**	**Art. 55. Os condutores de motocicletas, motonetas, ciclomotores, só poderão circular nas vias:** **I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;** **II - segurando o guidom com as duas mãos;** **III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.**
§ 2º Os passageiros de que trata o *caput* deste artigo, só poderão ser transportados em motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares, se houver a eles acoplado o carro lateral ou ainda se houver assento suplementar colocado tão somente atrás do condutor.	Art. 56. Os passageiros de motocicletas, motonetas, ciclomotores e ***similares***, só poderão ser transportados: **I - utilizando capacete de segurança;** II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor; **III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.**	**Art. 56. Os passageiros de motocicletas, motonetas, ciclomotores, só poderão ser transportados:** **I - utilizando capacete de segurança;** **II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;** **III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.**
	Art. 57. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares, a passagem entre veículos de filas adjacentes, assim como entre veículos de fila adjacente à calçada e a mesma.	Art. 57. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas, ciclomotores, a passagem entre veículos de filas adjacentes, assim como entre veículos de fila adjacente à calçada e a mesma.
Art. 45. Além de obedecer às regras estabelecidas nos artigos 17 a 30, os ciclos e ciclomotores devem ser conduzidos ocupando a faixa direita da pista de rolamento, sempre que não houver faixa própria a eles destinadas, proibida a circulação sobre as calçadas das vias urbanas e **acostamento das vias rurais.**	Art. 58. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, **junto à guia da calçada** ou acostamento sempre que não houver faixa própria a eles destinada, proibida a circulação sobre as calçadas das vias urbanas.	Art. 58. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, ***preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver*** acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a circulação ***nas vias de trânsito rápido*** e sobre as calçadas das vias urbanas.
	Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.	Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.
Art. 46. Os condutores de motocicletas, motonetas, veículos similares e de ciclos deverão segurar o guidom com as duas		

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
mãos, salvo para indicação de manobras.		
	Art. 59. Nas vias urbanas, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia ou ciclofaixa ou quando não for possível a utilização destas, na margem direita da pista de rolamento, com preferência sobre os veículos automotores. Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito, e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, as bicicletas deverão circular pela faixa adjacente à da direita. Art. 60. Nas vias rurais, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento ou quando não for possível a utilização destes, na margem direita da pista de rolamento, com preferência sobre os veículos automotores.	Art. 59. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, ***nos bordos*** da pista de rolamento, ***no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via***, com preferência sobre os veículos automotores.
		§ 1º A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicleta no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.
		§ 2º A criança ciclista de até 10 anos deverá circular preferencialmente em parques e praças, podendo utilizar-se, também, dos passeios.
		§ 3º Os veículos automotores ao efetuarem a passagem ou ultrapassagem de bicicletas deverão guardar uma distância lateral das mesmas de no mínimo 1,5 metro.
		Art. 60. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.
		Parágrafo único. Ao ciclista, quando compartilhar o uso do passeio com pedestres é obrigatória a velocidade reduzida compatível com a segurança e a emissão de sinal sonoro audível quando necessário, sempre respeitando a preferência de circulação dos pedestres.
Art. 47. As vias abertas à circulação pública, de acordo com a sua utilização, classificam-se em:	Art. 61. As vias abertas à circulação, de acordo com a sua utilização, classificam-se em:	Art. 61. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	I - vias urbanas:	I - vias urbanas:
I - via de transito rápido, **aquela utilizada para atender o tráfego de longa distância, caracterizada por apresentar geometria de via bloqueada, sem interseções em nível e com acessos especiais, permitindo o trânsito exclusivo e livre de veículos;**	a) via de transito rápido;	a) - via de trânsito rápido;
II - via preferencial, aquela utilizada para atender ao tráfego de passagem e de média distância, com interseções em nível e sinalizada, de forma a dar prioridade de circulação aos veículos, em relação às vias transversais secundárias ou locais;		
	b) via primária;	***b) - via arterial;***
III - via secundária, **aquela destinada a atender ao trânsito de média e curta distâncias, que coleta e distribui o tráfego originado de vias locais e destinado às vias de trânsito rápido ou preferencial, ou que delas sai;**	*c) via secundária;*	***c) - via coletora;***
	d) via terciária;	***d) - via local;***
IV - via local, aquela de acesso a área restrita, destinada apenas a atender ao tráfego local.		
	II - vias rurais:	II - vias rurais:
	a) rodovias;	a) rodovias;
	b) estradas.	b) estradas.
§ 1° A prioridade de trânsito de veículos será definida para as vias secundárias e locais, pela autoridade com circunscrição sobre a via, através de sinalização específica. § 2° A via rural será sempre considerada via preferencial em relação a qualquer outra e deverá ser identificada por sinalização regulamentadora específica.		
Art. 48 A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas as condições de trânsito e características técnicas da via..	Art. 62. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.	Art. 62. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.
Parágrafo único. Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: a) vinte quilômetros por hora, na via local; b) quarenta quilômetros por hora, na via secundária; c) sessenta quilômetros por hora, na via preferencial;	§ 1° Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: **I - nas vias urbanas:** a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;	§.1° Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: I - nas vias urbanas: a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido:

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
d) oitenta quilômetros por hora, na via de trânsito rápido.		
	b) sessenta quilômetros por hora, nas vias *primárias;* c) quarenta quilômetros por hora, nas vias *secundárias;* d) trinta quilômetros por hora, nas vias *terciárias;* II - nas vias rurais: a) oitenta quilômetros por hora, nas rodovias; b) sessenta quilômetros por hora, nas estradas.	b) sessenta quilômetros por hora, nas vias ***arteriais;*** c) quarenta quilômetros por hora, nas vias ***coletoras;*** d) trinta quilômetros por hora, nas vias ***locais;*** II - nas vias rurais: a) nas rodovias: 1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas; 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e micro-ônibus; 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos; b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.
	§ 2º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, através de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no § 1º.	§ 2º. O órgão ou entidade de trânsito ou ***rodoviário*** com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, através de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo 1º.
Art. 49. A velocidade mínima nas vias não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima para elas estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.	Art. 63. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.	Art. 63. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.
	Art. 64. A circulação de veículo transportando carga perigosa que possa danificar a via pública ou comprometer a segurança do trânsito só será permitida quando devidamente autorizada pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.	Art. 64. A circulação de veículo transportando carga perigosa que possa danificar a via pública ou ***colocar a população ou o meio ambiente em risco ou, ainda,*** comprometer a segurança do trânsito só será permitida quando devidamente autorizada pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.
	Parágrafo único. A circulação de veículos que não se desloquem sobre pneus, em vias públicas pavimentadas, só poderá ser realizada mediante prévia autorização do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, salvo se de uso bélico.	§ 1º - A circulação de veículos que não se desloquem sobre pneus, em vias públicas pavimentadas, só poderá ser realizada mediante prévia autorização do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, salvo se de uso bélico.
		§ 2º - Na hipótese de a carga consistir em produto perigoso, as condições de transporte deverão atender às condições previstas na legislação pertinente, vedado este transporte em veículo coletivo de passageiro.
	Art. 67. Nenhum veículo poderá transitar sem atender às condições impostas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, pelo Instituto Brasileiro do Meio	Art. 67. Nenhum veículo poderá transitar sem atender às normas gerais estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, pelo Instituto Brasileiro do Meio

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e pelo Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores - PROCONVE com relação à emissão de poluentes.	Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e pelo Programa Nacional de Controle de Poluição por Veículos Automotores - PROCONVE com relação à emissão de poluentes.
	Parágrafo único. O CONTRAN estabelecerá os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.	Parágrafo único. O CONTRAN ***e os Municípios, nos níveis de suas competências, assim como os Estados, em caráter concorrente***, estabelecerão os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.
Art. 50. As provas esportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação pública, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão sempre:	Art. 68. As provas ou competições automobilísticas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão sempre de:	Art. 68. As provas ou competições ***desportivas***, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão sempre de:
I - de autorização expressa da Confederação Brasileira de Automobilismo ou de entidades estaduais a ela filiadas;	I - autorização expressa da ***Confederação Brasileira de Automobilismo*** ou de entidades estaduais a ela filiadas;	I - autorização expressa da ***respectiva confederação desportiva*** ou de entidades estaduais a elas filiadas;
II - de caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;	II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;	II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;
III - de contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;	III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;	III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;
IV - de prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.	IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.	IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.
Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.	Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.	Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.
Art. 51. Os veículos de competição estão sujeitos às disposições deste Código ao circularem pela vias abertas à circulação pública.		
Art. 52. Não é permitida a circulação de veículo que possa danificar a via pública ou comprometer a segurança do trânsito.		
Art. 53. As crianças com idade inferior a sete anos deverão ser transportadas nos bancos traseiros, na forma regulamentada pelo CONTRAN.	Art. 65. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.	Art. 65. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.
Art. 54. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros, salvo em situações excepcionadas	Art. 66. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território	Art. 66. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
pelo CONTRAN.	nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.	nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.
Art. 55. Todo condutor, antes de iniciar a atividade de conduzir um veículo, deve certificar-se que o seu estado físico, mental e psíquico permite fazê-lo com segurança.		
CAPÍTULO IV DOS PEDESTRES	CAPÍTULO IV DOS PEDESTRES	CAPÍTULO IV DOS PEDESTRES *E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS*
Art. 56. É assegurada ao pedestre a utilização das calçadas ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir utilização diversa, desde que não prejudicial ao fluxo e segurança de transeuntes.	Art. 69. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.	Art. 69. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.
		§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta se equipara ao pedestre em direitos e deveres.
§ 1º Nas áreas urbanas, quando não houver calçada ou quando não for possível a utilização destas, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto nas situações em que a segurança ficar comprometida.	§ 1º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto nas situações em que a segurança ficar comprometida.	§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.
§ 2º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a sua utilização, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento dos veículos, exceto nas situações em que sua segurança ficar comprometida.	§ 2º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização do mesmo, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto nas situações em que a segurança ficar comprometida.	§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização do mesmo, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em *locais proibidos pela sinalização* e nas situações em que a segurança ficar comprometida.
§ 3º Os pedestres poderão utilizar-se da pista de rolamento, observadas as regras dos §§ 1º e 2º, quando se deslocarem transportando objeto que atrapalhe a circulação dos demais.	§ 3º Os pedestres poderão utilizar-se da pista de rolamento, observadas as regras dos §§ 1º e 2º, quando se deslocarem transportando objetos que atrapalhem a circulação dos demais pedestres.	§ 4º Os pedestres poderão utilizar-se da pista de rolamento, observadas as regras dos §§ 1º e 2º, quando se deslocarem transportando objetos que atrapalhem a circulação dos demais pedestres.
§ 4º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser prevista calçada destinada à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições,	§ 4º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídos, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições,	§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídos, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições,

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
usar o acostamento.	usar o acostamento.	usar o acostamento.
§ 5º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestre, a autoridade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação dos pedestres.	§ 5º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.	§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.
Art. 57. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, observadas as seguintes regras:	Art. 70. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, **utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até 50 metros dele**, observadas as seguintes regras:	Art. 70. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até 50 metros dele, observadas as seguintes regras:
	I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;	I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;
	II - para atravessar uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista:	II - para atravessar uma passagem para pedestres sinalizada como tal ou delimitada por marcas sobre a pista:
	a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;	a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações da luzes;
	b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;	b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;
	III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observando o que segue:	III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observando o que segue:
I - não adentrar a pista sem antes se certificar de que pode fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos; e	a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;	a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;
II - iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.	b) uma vez iniciada a travessia de uma pista os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.	b) uma vez iniciada a travessia de uma pista os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.
Art. 58. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para este fim terão prioridade de passagem, **mesmo quando ocorra sinal livre para os veículos.**	Art. 71. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para este fim terão prioridade de passagem, **exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as regras estipuladas neste Código.**	Art. 71. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para este fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as regras estipuladas neste Código.
§ 1º. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem, será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de	Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo	Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
mudança do semáforo para o verde.	em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.	em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.
§ 2º Os portadores de deficiência ou defeito físico que lhes prejudique a locomoção terão prioridade de passagem, mesmo que nos locais não haja travessia especial a eles destinadas.		
Art. 59. A autoridade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene e segurança.	Art. 72. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene e segurança.	Art. 72. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e ***sinalização.***
	CAPÍTULO V DO CIDADÃO	CAPÍTULO V DO CIDADÃO
	Art. 73. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito sinalização, fiscalização, e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.	Art. 73. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito sinalização, fiscalização, e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.
	Art. 74. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá, se pertinente.	Art. 74. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá, se pertinente.
	Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder tais solicitações.	Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder tais solicitações.
CAPÍTULO V DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	**CAPÍTULO VII** DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	CAPÍTULO VII DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO
Art. 60. Sempre que necessário, será colocada, ao longo da via, sinalização estabelecida pelo CONTRAN, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.	Art. 81. Sempre que necessário, será colocada, ao longo da via, sinalização **prevista neste Código, em seu Anexo II, ou em Resoluções do CONTRAN**, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.	Art. 81. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código ***e em legislação complementar***, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.
§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível, durante o dia e à	§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e à	§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e à

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.	noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.	noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações ***contidas na legislação complementar.***
§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.	§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.	§ 2º. O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código ***ou em legislação complementar.***
Art. 61. Nas vias públicas e nos imóveis limítrofes é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão ou interferir na visibilidade dos sinais, comprometendo a segurança do trânsito.	Art. 82. Nas vias públicas e nos imóveis ***limítrofes*** é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão ou interferir na visibilidade dos sinais, comprometendo a segurança do trânsito.	Art. 82. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização de trânsito e comprometer a segurança do trânsito.
Art. 62. É proibido afixar, sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes ou junto deles, **legendas, símbolos, folhetos** ou qualquer tipo de publicidade.	Art. 83. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes ou junto a ambos qualquer tipo de publicidade.	Art. 83. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, ***inscrições, legendas e símbolos que não se relacione com a mensagem da sinalização.***
Art. 63. A fixação de propaganda comercial ou de quaisquer legendas ou símbolos, ao longo das vias, condiciona-se à prévia **audiência da autoridade de trânsito.**	Art. 84. A fixação de ***propaganda comercial*** ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.	Art. 84. A fixação de ***publicidade*** ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.
Art. 64. O órgão de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.	Art. 85. O órgão **ou entidade** de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.	Art. 85. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização vária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.
Art. 65. Os locais destinados à travessia de pedestres e de **portadores de deficiência física** deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.	Art. 86. Os locais destinados à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.	Art. 86. Os locais destinados ***pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via*** à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.
Art. 66. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.	Art. 87. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.	Art. 87. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamento ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.
Art. 67. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, deve ser devida e imediatamente sinalizado, caso não possa ser		

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
retirado.		
Art. 68. Nenhum projeto de obra que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado, sem prévia anuência do órgão executivo de trânsito e sem que dele conste áreas para estacionamento e indicação das vias de acesso adequados.		
Art. 69. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via. § 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento. § 2º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que variará entre cinqüenta a trezentas UFIRs, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis. § 3º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das regras previstas neste artigo e seu § 1º e nos artigos 67 e 68, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinqüenta por cento do valor do dia de vencimento ou remuneração devida, enquanto permanecer a irregularidade.		
Art. 70. Os sinais de trânsito classificam-se em:	Art. 88. Os sinais de trânsito classificam-se em:	Art. 88. Os sinais de trânsito classificam-se em:
I - verticais: as inscrições em placas, as barreiras fixas ou móveis, os balizadores, os marcadores de perigo e de alinhamento, os marcos quilométricos e os de obstrução;	I - verticais: ***as inscrições em placas, as barreiras fixas ou móveis, os balizadores, os marcadores de perigo e de alinhamento, os marcos quilométricos, os de obstrução e defesas metálicas;***	I - verticais;
II - horizontais: os pintados ou assentados no leito da via ou às suas margens;	II - horizontais: ***os pintados ou assentados no leito da via ou às suas margens;***	II - horizontais;
III - luminosos;	III - luminosos;	IV - luminosos;
		III - dispositivos de sinalização auxiliares;
IV - sonoros;	IV - sonoros;	V - sonoros;
V - gestos do agente de trânsito e do condutor.	V - gestos do agente de trânsito e do condutor.	VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.
§ 1º O braço levantado verticalmente: este gesto significa: "*atenção, pare*" para os usuários da via, salvo para os condutores que não possam deter-se em condições de		

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
segurança suficiente; se esse gesto for efetuado numa interseção, não obrigará a que se detenham os condutores que já haviam penetrado nela; o braço ou os braços estendidos horizontalmente: este sinal significa "*pare*" para todos os usuários da via que venham, qualquer que seja o sentido de sua marcha, de direções que cortem a indicada pelo braço ou braços estendidos; depois de haver feito este gesto, o agente encarregado de regular o trânsito poderá baixar o braço ou os braços; para os condutores que se encontrem de frente para o agente ou detrás dele, este gesto significa igualmente "*pare*". § 2º Dentre os sinais luminosos se inclui o executado por lanternas, com foco vermelho, cujo agitar significa "*pare*" para os usuários da via aos quais a luz é dirigida. § 3º Dentre os sinais sonoros se inclui o executado pelo alarme sonoro das viaturas policiais, cujo breve toque em conjunto com a energização da luz vermelha intermitente significa ordem de parada para o veículo que segue à frente da viatura policial.		
Art. 71. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação. Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras, deverá ser afixada sinalização específica e adequada.	Art. 89. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação. Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras, deverá ser afixada sinalização específica e adequada.	Art. 89. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação. Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras, deverá ser afixada sinalização específica e adequada.
Art. 72. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:	Art. 90. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:	Art. 90. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:
I - as ordens do agente de trânsito sobre as regras da circulação e outros sinais **de trânsito**;	I - as ordens do agente de trânsito sobre as regras de circulação e outros sinais;	I - as ordens do agente de trânsito sobre as regras de circulação e outros sinais;
II - as indicações do semáforo sobre os dos demais sinais;	II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;	II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;
III - as indicações dos sinais sobre as demais regras de **circulação**..	III - as indicações dos sinais sobre as demais regras de trânsito.	III - as indicações dos sinais sobre as demais regras de trânsito.
Art. 73. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.	Art. 91. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.	Art. 91. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.
§ 1º A **autoridade** de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo	§ 1º O **órgão ou entidade** de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização,	§ 1º. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização,

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.	respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.	respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.
§ 2º O CONTRAN editará normas complementares **a este Código**, no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.	§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.	§ 2º. O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.
CAPÍTULO VI DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	CAPÍTULO VI DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO	CAPÍTULO VI DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO
Art. 74. A educação para o trânsito **é dever de todos** e constitui prioridade para o Sistema Nacional de Trânsito, sendo obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão.	Art. 75. A educação para o trânsito **é direito de todo cidadão** e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Parágrafo único. É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão **ou entidade** componente do Sistema Nacional de Trânsito.	Art. 75. A educação para o trânsito é direito de todo cidadão e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. § 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.
		§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover dentro de sua estrutura organizacional ou através de convênio o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.
Art. 75. O CONTRAN estabelecerá anualmente os temas e o cronograma das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, **aos festejos de Natal e fim de ano, ao Carnaval** e à Semana Nacional de Trânsito.	Art. 76. O CONTRAN estabelecerá anualmente os temas e o cronograma das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos **ou entidades** do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, **feriados prolongados** e à Semana Nacional de Trânsito.	Art. 76. O CONTRAN estabelecerá anualmente os temas e os cronograma das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.
§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.	§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.	§ 1º. Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.
§ 2º Quando ocorrerem as campanhas de que trata este artigo, ficam os serviços de rádio e difusão sonora e de sons e imagens exploradas diretamente pela União ou por concessão, permissão ou autorização, obrigados a difundi-las gratuitamente, **pelo menos três vezes ao dia, sendo uma em horário nobre.**	§ 2º As campanhas de que trata este artigo **são de caráter permanente** e ficam os serviços de rádio e difusão sonora, de sons e de imagens exploradas ***diretamente pela União ou por concessão***, permissão ou autorização, obrigados a difundi-las gratuitamente, **pelo menos seis vezes ao dia, sendo duas entre as 7h e as 12h, duas entre as 12h e as 19h e duas entre as 19h e as 22h.**	§ 2º. As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanentes e ficam os serviços de rádio e difusão sonora, de sons e imagens explorados ***pelo poder público***, obrigados a difundi-las gratuitamente, ***com a freqüência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.***
Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de	Art. 77. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de	Art. 77. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
planejamento e ações coordenadas entre os órgãos dos Sistemas de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados e Municípios, nas suas respectivas áreas de atuação.	planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e **entidades** do Sistema **Nacional** de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do **Distrito Federal** e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.	planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.
Parágrafo único. Para esta finalidade, o Ministério da Educação e do Desporto, em cooperação com o CONTRAN e o Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:	Parágrafo único. Para esta finalidade, o Ministério da Educação e do Desporto, em ***cooperação com o CONTRAN*** e o Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:	Parágrafo único. Para esta finalidade, o Ministério da Educação e do Desporto, ***mediante proposta do CONTRAN*** e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:
I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;	I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;	I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;
II - a adoção de conteúdos relativos à "Educação para o Trânsito" nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;	II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;	II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;
III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;	III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;	III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;
IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, visando a integração universidades-sociedade na área de trânsito.	IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, visando à integração universidades/sociedade na área de trânsito.	IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, visando à integração universidades/sociedade na área de trânsito.
	Art. 78. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, ***em cooperação com o CONTRAN***, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.	Art. 78. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, ***mediante proposta do CONTRAN***, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.
	Parágrafo único. Estas campanhas terão caráter permanente através do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.	Parágrafo único. Estas campanhas terão caráter permanente através do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.
	Art. 79. Os Ministérios da Saúde, do Trabalho e da Justiça, através do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.	Art. 79. Os Ministérios da Saúde, ***da Educação e Desportos***, do Trabalho, ***dos Transportes*** e da Justiça, através do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.
	Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do	Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ***ao FUNSET*** para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.	Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ***ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito*** para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.
Art. 77. Os órgãos executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, Estados e Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações contidas neste capítulo.	Art. 80. Os órgãos e **entidades** executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, Estados, **Distrito Federal** e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações contidas neste capítulo.	Art. 80. os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, Estados, Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações contidas neste capítulo.
	CAPÍTULO VIII DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO	CAPÍTULO VIII DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO
	Art. 92. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.	Art. 92. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.
	Art. 93. O CONTRAN estabelecerá padrões para a operação, a fiscalização e o policiamento ostensivo de trânsito de veículos e de pedestres de acordo com a população e as frotas registradas.	Art. 93. O CONTRAN estabelecerá padrões para operação, a fiscalização e o policiamento ostensivo de trânsito de veículos e de pedestres de acordo com a população e as frotas registradas.
	§ 1º A padronização a que se refere o caput deste artigo objetiva quantificar e qualificar homens e equipamentos, considerando o número de veículos e de pedestres.	§ 1º. A padronização a que se refere o caput deste artigo objetiva quantificar e qualificar homens e equipamentos, considerando o número de veículos e de pedestres.
	§ 2º Os critérios a serem considerados para elaboração do treinamento dos agentes fiscalizadores obedecerá às normas do CONTRAN.	§ 2º. Os critérios a serem considerados para elaboração do treinamento dos agentes fiscalizadores obedecerá às normas do CONTRAN.
	Art. 94. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que dele conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.	Art. 94. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que dele conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	Art. 95. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, deve ser devida e imediatamente sinalizado, caso não possa ser retirado.	Art. 95. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, deve ser devida e imediatamente sinalizado, caso não possa ser retirado.
	Parágrafo único. Fica proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.	Parágrafo único. Fica proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.
	Art. 96. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.	Art. 96. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.
	§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.	§ 1º. A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.
	§ 2º É obrigatório aviso à comunidade, através dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados, salvo em casos de emergência.	§ 2º. É obrigatório aviso à comunidade, através dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados, salvo em casos de emergência.
	§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinqüenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.	§ 3º. A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinqüenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.
	§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das regras previstas neste artigo e seus parágrafos e nos arts. 94 e 95, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinqüenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.	§ 4º. Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das regras previstas neste artigo e seus parágrafos e nos arts. 94 e 95 , a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinqüenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.
CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS	CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS	CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS
Seção I Das Disposições Gerais	Seção I Das Disposições Gerais	Seção I Das Disposições Gerais
Art. 97. Os veículos classificam-se em:	Art. 97. ***Os veículos classificam-se em:***	***Art. 97. Legislação complementar classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.***

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
I - quanto à tração:	I - quanto à tração:	SUPRIMIDO
a) automotor;	a) automotor;	
b) elétrico;	b) elétrico;	
c) de propulsão humana;	c) de propulsão humana;	
d) de tração animal;	d) de tração animal;	
e) reboque ou semi-reboque;	e) reboque ou semi-reboque;	
II - quanto à espécie:	II - quanto à espécie:	
a) de passageiros:	a) de passageiros:	
1 - bicicleta;	1 - bicicleta;	
2 - ciclomotor;	2 - ciclomotor;	
3 - motoneta;	3 - motoneta;	
4 - motocicleta;	4 - motocicleta;	
5 - triciclo;	5 - triciclo;	
6 - quadriciclo;	6 - quadriciclo;	
7 - automóvel;	7 - automóvel;	
8 - microônibus;	8 - microônibus;	
9 - ônibus;	9 - ônibus;	
10 - bonde;	10 - bonde;	
11 - reboque, semi-reboque ou articulado;	11 - reboque ou semi-reboque;	
12 - charrete;	12 - charrete;	
b) de carga:	b) de carga:	
1 - motoneta;	1 - motoneta;	
2 - motocicleta;	2 - motocicleta;	
3 - triciclo;	3 - triciclo;	
4 - quadriciclo;	4 - quadriciclo;	
5 - camioneta;	5 - caminhonete;	
6 - caminhão;	6 - caminhão;	
7 - reboque, semi-reboque ou articulado;	7 - reboque ou semi-reboque;	
8 - carroça;	8 - carroça;	
9 - carro-de-mão;	9 - carro-de-mão;	
c) misto:	c) misto:	
1 - camioneta;	1 - camioneta;	
2 - utilitário;	2 - utilitário;	
3 - caminhão;	3 - outros;	
d) de competição;	d) de competição;	
e) de tração:	e) de tração:	
1 - caminhão-trator;	1 - caminhão-trator;	

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
2 - trator de rodas; 3 - trator de esteiras; 4 - trator misto; f) especial; g) de coleção; III - quanto à categoria: a) oficial; b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao **Brasil**; c) particular; d) de aluguel; e) de aprendizagem.	2 - trator de rodas; 3 - trator de esteiras; 4 - trator misto; f) especial; g) de coleção; III - quanto à categoria: a) oficial; b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao **Governo brasileiro**; c) particular; d) de aluguel; e) de aprendizagem.	
Art. 79. As características dos veículos, suas especificações básicas e configuração, seus equipamentos obrigatórios e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidos pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.	Art. 98. As características dos veículos, suas especificações básicas e configuração, ***seus equipamentos obrigatórios*** e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidos pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.	Art. 98. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.
Art. 80. O veículo ou combinação de veículos só poderá transitar na via pública quando atendidas as especificações do fabricante.		
Art. 81. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.	Art. 99. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.	Art. 99. Nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica.
	Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões ficam obrigados a atender os mesmos limites e exigências de emissão de poluentes previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.	Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões ficam obrigados a atender os mesmos limites e exigências de emissão de poluentes ***e ruído*** previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN, cabendo à entidade executora das modificações e ao proprietário do veículo a responsabilidade pelo cumprimento das exigências.
Art. 82. Os veículos, com ou sem carga, obedecerão às seguintes dimensões:		***Art. 100. Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN.***
	Art. 100. ***Os veículos, com ou sem carga, obedecerão às***	Art. 323 - ***Até fixação pelo CONTRAN,*** as dimensões

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	seguintes dimensões:	autorizadas para veículos, com carga ou se ela, são as seguintes:
I - largura máxima: 2,60m;	I - largura máxima: 2,60m (dois metros e sessenta centímetros);	I - largura máxima: 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros);
II - altura máxima: 4,40m;	II - altura máxima: 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros);	II - altura máxima: 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros);
III - comprimento total:	III - comprimento *máximo*:	III - comprimento *total:*
a) veículo simples: 13,20m;	a) veículo simples: 13,20m (treze metros e vinte centímetros);	a) veículos simples: 13,20 m (treze metros e vinte centímetros);
b) veículo articulado com semi-reboque: 18,15m;	b) veículo articulado: 18,15m (dezoito metros e quinze centímetros);	b) veículos articulados: 18,15 m (dezoito metros e quinze centímetros);
c) veículo com reboque: 19,80m.	c) veículo *conjugado:* 19,80m (dezenove metros e oitenta centímetros).	c) veículos *com reboque*: 19,80 m (dezenove metros e oitenta centímetros).
§ 1º São fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro:	§ 1º São fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro:	§ 1º - são fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro *de veículos de transporte de passageiros e de cargas:*
a) para veículo de carga, até sessenta por cento da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,50m ;	a) para veículo de carga: 1) até 60% (sessenta por cento) da distância entre os eixos, não podendo exceder a 3,50m (três metros e cinqüenta centímetros);	I - nos veículos simples de transportes de carga, até 60% (sessenta por cento) da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,50 m (três metros e cinqüenta centímetros);
	2) para caminhão moveleiro ou caminhão boiadeiro: 5,50m (cinco metros e cinqüenta centímetros);	SUPRIMIDO
b) para veículo simples de transporte de passageiro:	b) para veículo simples de transporte de passageiro:	II - nos veículos simples de transporte de passageiros:
1 - com motor traseiro: até 62% da distância entre os eixos.	3) - com motor traseiro: até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre os eixos.	a) com motor traseiro, até 62% (sessenta e dois por cento) da distância entre eixos;
2 - com motor dianteiro: até 71% da distância entre os eixos;	1) com motor dianteiro: até 71% (setenta e um por cento) da distância entre os eixos;	b) com motor dianteiro, até 71% (setenta e um por cento) da distancia entre eixos;
3 - com motor central: até 66% da distância entre os eixos;	2) com motor central: até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre os eixos;	c) com motor central, até 66% (sessenta e seis por cento) da distância entre eixos.
§ 2º Para fins deste artigo, a distância entre eixos será medida de centro a centro das rodas dos eixos extremos.	§ 2º *Para fins deste artigo,* a distância entre eixos será medida de centro a centro das rodas dos eixos extremos.	§ 2º - *a distância entre eixos prevista no parágrafo anterior* será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos.
Art. 83. Os limites máximos de peso bruto total e de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície da via	Art. 101. Os limites máximos de peso bruto total e de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície da via são	SUPRIMIDO

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
pública são os seguintes:	os seguintes:	
I - peso bruto total por unidade ou combinação de veículos: 45 t;	I - peso bruto total por unidade ou combinação de veículos: 45 t (quarenta e cinco toneladas);	**SUPRIMIDO**
II - peso bruto por eixo isolado: dez toneladas;	II - peso bruto por eixo isolado: 10 t (dez toneladas);	**SUPRIMIDO**
III - peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m e igual ou inferior a 2,40 m: 17 t (dezessete toneladas);	III - peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e igual ou inferior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros): 17 t (dezessete toneladas);	**SUPRIMIDO**
IV - peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m e inferior ou igual a 2,40 m : quinze toneladas;	IV - peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros): 15 t (quinze toneladas);	**SUPRIMIDO**
V - peso por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando a distância entre os três planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m e inferior ou igual a 2,40: 25,5 t ;	V - peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando a distância entre os três planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros): 25,5 t (vinte e cinco toneladas e meia);	**SUPRIMIDO**
VI - peso bruto por conjunto de dois eixos, com quantidade diferenciada de pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m e inferior ou igual a 2,40 m : 13,5 t.	VI - peso bruto por conjunto de dois eixos, com quantidade diferenciada de pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros): 13,5 t (treze toneladas e meia).	**SUPRIMIDO**
§ 1º O peso bruto máximo no eixo dianteiro será de seis toneladas.	§ 1º O peso bruto máximo nos eixos isolados dotados de dois pneumáticos será de 6 t (seis toneladas).	**SUPRIMIDO**
§ 2º Consideram-se eixos em tandem dois ou mais eixos que constituem um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer um deles ser ou não motriz.	§ 2º Consideram-se eixos em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer um deles ser ou não motriz.	**SUPRIMIDO**
§ 3º No conjunto de dois eixos, no qual a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo será considerado como se fosse	§ 3º No conjunto de dois eixos, no qual a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo será considerado como se fosse	**SUPRIMIDO**

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
isolado.	isolado.	
§ 4º A variação entre os eixos em tandem do mesmo conjunto não pode exceder a 1.700 kg.	§ 4º A variação entre os eixos em tandem do mesmo conjunto não pode exceder a 1.700 kg (mil e setecentos quilos).	**SUPRIMIDO**
	§ 5º A variação entre os eixos não em tandem do mesmo conjunto não poderá exceder a 1.500 kg (mil e quinhentos quilos).	**SUPRIMIDO**
	§ 6º O CONTRAN disporá sobre a utilização de novas configurações de eixos que resultem de pesquisas ou de avanços tecnológicos.	**SUPRIMIDO**
	§ 7º Os limites de peso máximo fixados nos incisos II a V deste artigo são para eixos dotados de quatro pneumáticos, excluídos os eixos isolados dotados de dois pneumáticos.	**SUPRIMIDO**
Art. 84. O excesso de peso será aferido por balança ou pela verificação de documento fiscal.	Art. 102. O excesso de peso será aferido por balança ou pela verificação de documento fiscal.	Art. 100 § 1º. O excesso de peso será aferido por ***equipamento*** de pesagem ou pela verificação de documento fiscal, ***na forma estabelecida pelo CONTRAN;***
§ 1º Será tolerado um percentual **máximo de cinco por cento** sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias **públicas**, quando aferido por balança.	§ 1º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por balança, na forma estabelecida pelo CONTRAN.	Art. 100 § 2º. Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias, quando aferido por ***equipamento***, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
§ 2º As balanças fixas ou móveis utilizadas na pesagem de veículos serão aferidas de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.	§ 2º As balanças fixas ou móveis utilizadas na pesagem de veículos serão aferidas de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.	Art. 100 § 3º. ***Os equipamentos*** fixos ou móveis utilizados na pesagem de veículos serão aferidos de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvido o órgão ou entidade de metrologia legal.
Art. 85. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, com peso bruto total combinado com peso por eixo superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.	Art. 103. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.	Art. 101. Nenhum veículo ou combinação de veículos poderá transitar com lotação de passageiros, com peso bruto total, com peso bruto total combinado com peso por eixo, superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.
Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.	Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.	Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o uso de pneus extralargos, definindo seus limites de peso.
Art. 86. Com base em atualização tecnológica, O CONTRAN poderá alterar as especificações previstas no art. 83, **desde que não sejam ultrapassadas as dimensões máximas,**	Art. 104. O CONTRAN, atendendo às inovações tecnológicas, poderá alterar as especificações previstas nos arts. 100 e 101, respeitadas as condições técnicas da via.	**SUPRIMIDO**

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
respeitadas as condições técnicas da via.		
Art. 87. O CONTRAN estabelecerá os requisitos para circulação de **veículo especial**, com peso bruto total **e/ou** dimensões superiores às fixadas neste Código, obedecidos os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, respeitadas as condições técnicas da via.	Art. 105. O CONTRAN estabelecerá os requisitos para circulação de veículo com peso bruto total ou dimensões superiores às fixadas neste Código, obedecidos os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, respeitadas as condições técnicas da via.	**SUPRIMIDO**
Art. 88. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos neste Código, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.	Art. 106. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos ***neste Código***, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.	Art. 102. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo ***CONTRAN***, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.
§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.	§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.	§ 1º. A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.
§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.	§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.	§ 2º. A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.
		§ 3º. Aos guindastes auto-propelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de 6 (seis) meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.
Art. 89. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.	Art. 107. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.	Art. 103. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.
Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.	Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.	Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo, de acordo com a sua natureza.
Seção II Da Segurança dos Veículos	Seção II Da Segurança dos Veículos	Seção II Da Segurança dos Veículos
Art. 90. O veículo **ou combinação de veículos** só poderá transitar pela via **pública** quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em	Art. 108. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.	Art. 104. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
normas do CONTRAN.		
	§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.	§ 1º. Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.
	§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.	§ 2º. O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.
	Art. 109. Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores de veículos devem comercializar os seus veículos com a garantia de fixação dos assentos.	**SUPRIMIDO**
	Parágrafo único. O CONTRAN disporá sobre o prazo para o atendimento do estabelecido neste artigo, bem como para a adaptação dos demais veículos em circulação.	**SUPRIMIDO**
Art. 91. As condições dos veículos serão verificadas mediante inspeção de segurança veicular, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN.	Art. 110. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança avaliadas mediante inspeção de segurança veicular, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN.	Art. 105. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de *controle de emissões de gases poluentes e de ruídos* avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN *para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruídos.*
	§ 1º Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão credenciar entidades idôneas e de reconhecida capacidade técnica, excluindo-se aquelas que desempenham atividades de comércio de autopeças e veículos, para realizar a inspeção, na forma e condições determinadas pelo CONTRAN.	§ 1º. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão credenciar entidades idôneas e de reconhecida capacidade técnica, excluindo-se aquelas que desempenham atividades de comércio de veículos, de autopeças, *de serviços de manutenção e reparo de veículos*, para realizar a inspeção, na forma e condições determinadas pelo CONTRAN.
	§ 2º Para se credenciarem junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito, as entidades a que se refere o § 1º deste artigo não podem ter sido condenadas pelo cometimento de infrações previstas no Código de Defesa do Consumidor.	§ 2º. Para se credenciarem junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito, as entidades a que se refere o § 1º deste artigo não podem ter sido condenadas pelo cometimento de infrações previstas no Código de Defesa do Consumidor.
	§ 3º Profissionais encarregados da realização das inspeções	§ 3º. Profissionais encarregados da realização das inspeções

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	de segurança veicular deverão possuir certificado de qualificação técnica necessária, estabelecida pelo CONTRAN.	de segurança veicular deverão possuir certificado de qualificação técnica necessária, estabelecida pelo CONTRAN.
Parágrafo único. A inspeção de segurança veicular de que trata este artigo será efetuada de maneira integrada com a inspeção de emissão de gases poluentes e ruídos na forma prevista em regulamentação conjunta, baixada pelo CONTRAN e CONAMA.	§ 4º A inspeção de segurança veicular de que trata este artigo será efetuada de maneira integrada com a inspeção de emissão de gases poluentes e ruídos na forma prevista em regulamentação conjunta, baixada pelo CONTRAN e *CONAMA.*	§ 4º *Cabe aos Municípios e, concorrentemente, aos Estados, legislar, organizar e prestar os serviços, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão,* relativos à inspeção veicular de emissão de gases poluentes e ruídos, devendo o CONTRAN *criar meios para que essa inspeção* se dê de forma integrada com a inspeção de segurança veicular de que trata este artigo.
	§ 5º Será aplicada a penalidade de *apreensão* aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruídos.	§ 5º Será aplicada a *regra da medida administrativa* de *retenção* aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.
Art. 92. **Os equipamentos obrigatórios dos veículos serão estabelecidos pelo CONTRAN, que disciplinará o seu uso e estabelecerá as suas especificações técnicas quando necessárias.**		
	Art. 111. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:	Art. 106. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:
	I - cinto de segurança, *à exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;*	I - cinto de segurança, *conforme regulamentação específica do CONTRAN;*
	II - dispositivo que permita o acendimento da luz diurna simultânea à ignição;	**SUPRIMIDO**
§ 1º Os veículos de transporte de escolares e os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com **capacidade máxima de tração igual ou superior a dezenove toneladas serão equipados** obrigatoriamente com equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, na forma e condições estabelecidas pelo CONTRAN.	III - para os veículos de transporte de escolares, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de **carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilos),** equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;	II - para os veículos de transporte e de condução escolares, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas), *faixas de segurança nas cores branca e vermelha com condições de visibilidade diurna e noturna aplicadas na traseira e nas laterais dos veículos* e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
		III - dispositivo que permita a identificação automática de veículo;
		IV - encosto de cabeça para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		CONTRAN;
		V - equipamento suplementar de retenção ("air bag") frontal para o condutor e o(s) passageiro(s) do banco dianteiro, segundo especificações e prazo estabelecidos pelo CONTRAN.
		VI - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído originalmente instalados pelos fabricantes;
		VII - dispositivo destinado ao armazenamento temporário de resíduos gerados pelos ocupantes do veículo.
		VIII - para as bicicletas e ciclomotores, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
	IV - os veículos de transporte de escolares, os de transporte de passageiros com mais de 10 (dez) lugares e os de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilos) serão equipados com totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais na forma e condições a serem estabelecidas pelo CONTRAN.	**SUPRIMIDO**
	§ 1º ***Os demais equipamentos obrigatórios serão estabelecidos*** pelo CONTRAN, que disciplinará seu uso e determinará suas especificações técnicas.	§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido pelo CONTRAN, estando sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.	§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido ***pelo CONTRAN***, ficando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.	§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, ficando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.
Art. 93. Os fabricantes, os importadores e montadores de veículos automotores, reboques, semi-reboques e articulados **deverão emitir certificado de segurança indispensável no cadastramento no RENAVAM, nas condições** estabelecidas pelo CONTRAN.	§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os **encarroçadores de veículos devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, bem como com os demais equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.**	§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores os encarroçadores de veículos ***e revendedores*** devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, bem como com os demais equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.
	§ 4º O CONTRAN ***normatizará as especificações dos equipamentos e seu uso e*** estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.	§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.
Art. 94. No caso de fabricação artesanal ou de modificação do veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de	Art. 112. No caso de fabricação artesanal ou de modificação do veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de	Art. 107. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança, expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal.	equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, **conforme norma elaborada pelo CONTRAN.**	equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.
Art. 95. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, as condições técnicas e os requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.	Art. 113. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.	**SUPRIMIDO**
Art. 96. Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.	Parágrafo único. Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.	Art. 108. Onde não existir linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.
Art. 97. É vedado ao ônibus o transporte de qualquer quantidade de produto perigoso, conforme estabelecido em regulamentação específica do CONTRAN.	Art. 114. **O transporte de produtos perigosos só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN ou em legislação específica**, vedado esse transporte em veículo coletivo de passageiros.	**SUPRIMIDO**
	Art. 115. O transporte de carga em veículos que realizam transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.	Art. 109. O transporte de carga em veículos que realizam transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
Art. 98. É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário, ou outra que possa desviar a atenção dos condutores, em toda a extensão do pára-brisa e da traseira da carroçaria do veículo. Parágrafo único. **As disposições deste artigo não se aplicam às mensagens de educação e segurança de trânsito que não prejudiquem a segurança do trânsito.**	Art. 117. § 2º É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário ou **qualquer** outra que possa desviar a atenção dos condutores em toda a extensão do pára-brisa e da traseira dos veículos, salvo *se não colocar em risco a segurança do trânsito.*	Art. 111. § 2º - É proibido o uso de inscrição de caráter publicitário ou qualquer outra que possa desviar a atenção dos condutores em toda a extensão do pára-brisa e da traseira dos veículos, ***salvo o disposto no § 5º.***
		Art. 111. ***§ 3º – Os veículos de transporte coletivo de passageiros, obedecidas as exigências estabelecidas pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração de serviço, poderão conter, na parte traseira, envidraçada ou não, e nas laterais, painéis publicitários,***

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		desde que não contenham conotação política.
Art. 99. O veículo que, para competição, tiver alterada qualquer de suas características para o certame ou finalidade análoga, só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.	Art. 116. O veículo que tiver alterada qualquer de suas características para competição ou finalidade análoga só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.	Art. 110. O veículo que tiver alterada qualquer de suas características para competição ou finalidade análoga só poderá circular nas vias públicas com licença especial da autoridade de trânsito, em itinerário e horário fixados.
Art. 100. É proibida a aposição, nas áreas envidraçadas do veículo, de inscrições, películas refletidas ou não, adesivos, painéis decorativos ou pinturas.	Art. 117. É proibida a aposição, nas áreas envidraçadas do veículo, de inscrições, películas refletidas ou não, adesivos, painéis decorativos ou pinturas.	Art. 111. É proibida a aposição, nas áreas envidraçadas do veículo, de inscrições, películas refletivas ou não, adesivos, painéis decorativos ou pinturas, ***salvo as de caráter técnico necessárias ao funcionamento do veículo.***
§ 1º É proibido o uso de cortinas, persianas fechadas e similares nos veículos em movimento, salvo nos de grande porte e que possuam espelhos retrovisores em ambos os lados.	§ 1º É proibido o uso de cortinas, persianas fechadas ou similares nos veículos em movimento, salvo nos que possuam espelhos retrovisores em ambos os lados.	§ 1º - É proibido o uso de cortinas, persianas fechadas ou similares nos veículos em movimento, salvo nos que possuam espelhos retrovisores em ambos os lados.
	Art. 118. O CONTRAN regulamentará os materiais e equipamentos que devem fazer parte do conjunto de primeiros socorros, de porte obrigatório para os veículos.	Art. 112. O CONTRAN regulamentará os materiais e equipamentos que devem fazer parte do conjunto de primeiros socorros, de porte obrigatório para os veículos.
	Art. 119. Os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e auto-peças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários e a terceiros, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na fabricação dos mesmos.	Art. 113. Os importadores, as montadoras, as encarroçadoras e fabricantes de veículos e auto-peças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários e a terceiros, ***ao meio ambiente***, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na fabricação dos mesmos.
Seção III Da Identificação	Seção III Da Identificação	Seção III Da Identificação
Art. 101. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.	Art. 120. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.	Art. 114. O veículo será identificado obrigatoriamente por caracteres gravados no chassi ou no monobloco, reproduzidos em outras partes, conforme dispuser o CONTRAN.
§ 1º A gravação de que trata este artigo será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, e o ano de fabricação não poderá ser alterado.	§ 1º A gravação de que trata este artigo será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, e o ano de fabricação, que não poderá ser alterado.	§ 1º. A gravação de que trata este artigo será realizada pelo fabricante ou montador, de modo a identificar o veículo, seu fabricante e as suas características, ***além*** do ano de fabricação, que não poderá ser alterado.
§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela	§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela	§ 2º. As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização de autoridade executiva de trânsito e somente serão processadas por estabelecimento por ela

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.	credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.	credenciado, mediante a comprovação de propriedade do veículo, mantida a mesma identificação anterior, inclusive o ano de fabricação.
Art. 102. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.	Art. 121. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.	Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas ***refletorizadas*** dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, ***contendo além de outros dados de segurança o número do chassi***, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.	§ 1º Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.	§ 1º. Os caracteres das placas serão individualizados para cada veículo e o acompanharão até a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento.
§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente da República e Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.	§ 2º As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente da República e Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.	§ 2º. As placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional serão usadas somente pelos veículos de representação pessoal do Presidente da República e Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, dos Ministros de Estado, do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República.
§ 3º Os veículos de representação dos Presidentes dos Tribunais Federais, bem como dos Governadores e Secretários dos Estados, dos Presidentes das Assembléias Legislativas e dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.	§ 3º Os veículos de representação dos Presidentes dos Tribunais Federais, bem como dos **Prefeitos**, Governadores, **Secretários Municipais** e Estaduais, **dos Presidentes das Câmaras Municipais**, das Assembléias Legislativas, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal e os **Oficiais Generais das Forças Armadas**, terão placas especiais de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.	§ 3º. Os veículos de representação dos Presidentes dos Tribunais Federais, bem como dos Governadores, Prefeitos, Secretários Estaduais e Municipais, dos Presidentes das Assembléias Legislativas, das Câmaras Municipais, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal, ***do Chefe do Ministério Público respectivo*** e dos Oficiais Generais das Forças Armadas, terão placas especiais de acordo com os modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação ficam sujeitos, desde que lhe seja facultado transitar nas vias **terrestres**, ao registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber, nesse caso, numeração especial.	§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação ficam sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar nas vias, ao registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber, nesse caso, numeração especial.	§ 4º Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação ficam sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar nas vias, ao registro e licenciamento da repartição competente, devendo receber, nesse caso, numeração especial.
§ 5º O disposto neste artigo não se aplica às **viaturas** de uso bélico.	§ 5º O disposto neste artigo não se aplica **aos veículos** de uso bélico.	§ 5º. O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.
	§ 6º Os veículos de duas ou três rodas estão dispensados da	§ 6º. Os veículos de duas ou três rodas estão dispensados da

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	placa dianteira.	placa dianteira.
Art. 103. Somente os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.	Art. 122. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.	Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial.
Art. 104. Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de **suas características.**	Art. 120. § 3º Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, modificações **da identificação de seu veículo.**	Art. 114. § 3º. Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade executiva de trânsito, fazer, ou ordenar que se faça, modificações da identificação de seu veículo.
Parágrafo único. Os veículos cujas modificações forem realizadas sem a prévia autorização poderão ser regularizados junto ao órgão de trânsito, no prazo de trinta dias, mediante a comprovação da propriedade, da origem dos componentes utilizados na modificação e da segurança veicular, sem prejuízo das penalidades previstas neste Código.		
Art. 105. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, lotação e do Peso Bruto Total (PBT), Peso Bruto Total Combinado (PBTC), Capacidade Máxima de Tração (CMT), sendo vedado o uso em desacordo com a sua classificação.	Art. 123. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, lotação, de seu peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) *e* capacidade máxima de tração (CMT), sendo vedado o uso em desacordo com a sua classificação.	**Art. 117. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, de seu peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) *ou* capacidade máxima de tração (CMT) e de sua lotação, sendo vedado o uso em desacordo com a sua classificação.**
CAPÍTULO VIII DOS VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL	**CAPÍTULO X** DOS VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL	CAPÍTULO X DOS VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL
Art. 108. A circulação no território nacional de veículo **licenciado em outro país reger-se-á pelas disposições e acordos internacionais ratificados pelo Brasil e pelas demais disposições aplicáveis.**	Art. 124. A circulação de veículo no território nacional, **independentemente de sua origem, em trânsito entre o Brasil e os países com os quais exista acordo ou tratado internacional, reger-se-á pelas disposições deste Código, pelas convenções e acordos internacionais ratificados.**	Art. 118. A circulação de veículo no território nacional, independentemente de sua origem, em trânsito entre o Brasil e os países com os quais exista acordo ou tratado internacional, reger-se-á pelas disposições deste Código, pelas convenções e acordos internacionais ratificados.
Art. 109. As repartições aduaneiras e os órgãos de controle de fronteira comunicarão diretamente ao Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM a entrada e saída temporária ou definitiva de veículos.	Art. 125. As repartições aduaneiras e os órgãos de controle de fronteira comunicarão diretamente ao RENAVAM a entrada e saída temporária ou definitiva de veículos.	Art. 119. As repartições aduaneiras e os órgãos de controle de fronteira comunicarão diretamente ao RENAVAM a entrada e saída temporária ou definitiva de veículos.
Parágrafo único. Os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem a prévia quitação de	Parágrafo único. Os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem a prévia quitação de	Parágrafo único. Os veículos licenciados no exterior não poderão sair do território nacional sem a prévia quitação de

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
débitos de multa por infrações de trânsito e o ressarcimento de danos que tiverem causado a bens do patrimônio público, respeitado o princípio de reciprocidade.	débitos de multa por infrações de trânsito e o ressarcimento de danos que tiverem causado a bens do patrimônio público, respeitado o princípio de reciprocidade.	débitos de multa por infrações de trânsito e o ressarcimento de danos que tiverem causado a bens do patrimônio público, respeitado o princípio de reciprocidade.
CAPÍTULO IX DO REGISTRO DE VEÍCULOS	CAPÍTULO XI DO REGISTRO DE VEÍCULOS	CAPÍTULO XI DO REGISTRO DE VEÍCULOS
Art. 126. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via pública, deverá ser registrado no município de domicílio ou residência de seu proprietário.	Art. 126. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, ***para transitar na via pública,*** deve ser registrado **no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal,** no município de domicílio ou residência de seu proprietário.	Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário, ***na forma da lei.***
§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão veículos oficiais de propriedade da administração direta, indireta ou fundacional da União, Estados e Municípios, de qualquer um dos poderes, com a indicação expressa, por pintura nas portas, do nome, sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veículo será registrado, excetuando-se os veículos de representação.	§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão veículos oficiais de propriedade da administração direta, ***indireta ou fundacional*** da União, Estados, **Distrito Federal** e Municípios, de qualquer um dos poderes, com a indicação expressa, por pintura nas portas, do nome e sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veículo será registrado, excetuando-se os veículos de representação **e os previstos no art. 122.**	§ 1º. Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão veículos oficiais de propriedade da administração direta, da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, de qualquer um dos poderes, com a indicação expressa, por pintura nas portas, do nome e sigla ou logotipo do órgão ou entidade em cujo nome o veículo será registrado, excetuando-se os veículos de representação e os previstos no ***art. 116.***
§ 2º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos de uso bélico.	§ 2º O disposto neste artigo não se aplica ao veículo de uso bélico.	§ 2º. O disposto neste artigo não se aplica ao veículo de uso bélico.
Art. 109. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade a falsificação e adulteração.	Art. 127. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.	Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração, ***consistente na melhor técnica disponível contra a contrafação, alteração, duplicação e simulação.***
		Parágrafo único. O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal emitirá selo confeccionado com material de visibilidade diurna e noturna e técnica que assegure proteção contra falsificação, o qual será afixado no pára-brisa do veículo através de adesivo que não permita sua fácil remoção, contendo o número da placa, número do chassi e ano do licenciamento.
§ 1º Constarão do Certificado de Registro o nome e **endereço**	§ 1º Constarão do Certificado de Registro o nome do	**SUPRIMIDO**

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
do proprietário, nº do CPF ou CGC, a marca, o modelo, o ano de fabricação, o ano-modelo, a cor, o número do chassi ou do monobloco, a classificação, o combustível utilizado, a capacidade máxima de tração, quando se tratar de veículo de carga, e a lotação, quando de passageiros, e qualquer outra característica legalmente exigida.	proprietário, número do CPF ou CGC, a marca, o modelo, o ano de fabricação, o ano-modelo, a cor, o número do chassi ou do monobloco, a classificação, o combustível utilizado, a capacidade máxima de tração, quando se tratar de veículo de carga, e a lotação, quando de passageiros, e qualquer outra característica legalmente exigida.	
§ 2º Quando se tratar de ônibus, deverá ser também assinalada no CRV, para fins de identificação da vida útil do veículo, a data da emissão da nota fiscal emitida pela encarroçadora.	§ 2º Quando se tratar de ônibus, deverá ser também assinalada no CRV, para fins de identificação da vida útil do veículo, a data da emissão da nota fiscal emitida pela encarroçadora.	**SUPRIMIDO**
Art. 110. Para a expedição do Certificado de Registro, o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAM e exigirá do proprietário os seguintes documentos:	Art. 128. Para a expedição do Certificado de Registro de Veículos o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAM e exigirá do proprietário os seguintes documentos:	Art. 122. Para a expedição do Certificado de Registro de Veículos o órgão executivo de trânsito consultará o cadastro do RENAVAM e exigirá do proprietário os seguintes documentos:
I - nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;	I - nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;	I - nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, ou documento equivalente expedido por autoridade competente;
II - documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar de veículo importado por pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes.	II - documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar de veículo importado por membro de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes.	II - documento fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores, quando se tratar de veículo importado por membro de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;
Art. 111. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:	Art. 129. Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:	Art. 123 - Será obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando:
I - for transferida a propriedade;	I - for transferida a propriedade;	I - for transferida a propriedade;
II - o proprietário mudar de domicílio ou residência;	II - o proprietário mudar o município de domicílio ou residência;	II - o proprietário mudar o município de domicílio ou residência;
III - for alterada qualquer característica;	III - for alterada qualquer característica do veículo;	III - for alterada qualquer característica do veículo;
IV - houver mudança de categoria.	IV - houver mudança de categoria.	IV - houver mudança de categoria.
§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para novo registro é de trinta dias.	§ 1º No caso de transferência de propriedade, o prazo para novo registro é de trinta dias.	§ 1º. No caso de transferência de propriedade, o prazo para novo registro é de trinta dias.
§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.	§ 2º No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.	§ 2º. No caso de transferência de domicílio ou residência no mesmo município, o proprietário comunicará o novo endereço num prazo de trinta dias e aguardará o novo licenciamento para alterar o Certificado de Licenciamento Anual.
§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao	§ 3º A expedição do novo certificado será comunicada ao	§ 3º. A expedição do novo certificado será comunicada ao

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.	órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.	órgão executivo de trânsito que expediu o anterior e ao RENAVAM.
Art. 112. Para a expedição do novo Certificado de Registro serão exigidos os seguintes documentos:	Art. 130. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:	Art. 124. Para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo serão exigidos os seguintes documentos:
I - Certificado de Registro anterior;	I - Certificado de Registro de Veículo anterior;	I - Certificado de Registro de Veículo anterior;
II - Certificado de Licenciamento Anual;	II - Certificado de Licenciamento Anual;	II - Certificado de Licenciamento Anual;
III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidas pelo CONTRAN;	III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidas pelo CONTRAN;	III - comprovante de transferência de propriedade, quando for o caso, conforme modelo e normas estabelecidas pelo CONTRAN;
IV - Certificado de Segurança Veicular, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;	IV - Certificado de Segurança Veicular, quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;	IV - Certificado de Segurança Veicular ***e de emissão de poluentes e ruído,*** quando houver adaptação ou alteração de características do veículo;
V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;	V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;	V - comprovante de procedência e justificativa da propriedade dos componentes e agregados adaptados ou montados no veículo, quando houver alteração das características originais de fábrica;
VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;	VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;	VI - autorização do Ministério das Relações Exteriores, no caso de veículo da categoria de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes;
VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM;	VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM;	VII - certidão negativa de roubo ou furto de veículo, expedida no município do registro anterior, que poderá ser substituída por informação do RENAVAM.
VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos, multas de trânsito preexistentes à sua expedição e do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículos de carga, ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;	VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, **independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas;** IX - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículos de carga.	VIII - comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas; IX - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículos de carga;
		X - comprovante relativo ao cumprimento do disposto no art. 99, quando houver alteração nas características originais do veículo que afetem a emissão de poluentes e ruído;
		XI - comprovante de aprovação de inspeção veicular e de poluentes e ruído, quando for o caso, conforme regulamentações do CONTRAN e do CONAMA.

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Art. 113. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o chassi, de forma a manter o registro anterior.	Art. 132. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.	Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.
Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.	Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.	Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.
Art. 114. As informações sobre o chassi, o monobloco, os agregados e as características originais do veículo deverão ser prestadas ao RENAVAM:	Art. 131. As informações sobre o chassi, o monobloco, os agregados e as características originais do veículo deverão ser prestadas ao RENAVAM:	Art. 125. As informações sobre o chassi, o monobloco, os agregados e as características originais do veículo deverão ser prestadas ao RENAVAM:
I - pelo fabricante ou montadora, antes da comercialização, no caso de veículo nacional;	I - pelo fabricante ou montadora, antes da comercialização, no caso de veículo nacional;	I - pelo fabricante ou montadora, antes da comercialização, no caso de veículo nacional;
II - pelo órgão alfandegário, no caso de veículo importado por pessoa física;	II - pelo órgão alfandegário, no caso de veículo importado por pessoa física;	II - pelo órgão alfandegário, no caso de veículo importado por pessoa física;
III - pelo importador, no caso de veículo importado por pessoa jurídica.	III - pelo importador, no caso de veículo importado por pessoa jurídica.	III - pelo importador, no caso de veículo importado por pessoa jurídica.
Parágrafo único. As informações recebidas pelo RENAVAM serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAVAM, tão logo seja o veículo registrado.	Parágrafo único. As informações recebidas pelo RENAVAM serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAVAM, tão logo seja o veículo registrado.	Parágrafo único. As informações recebidas pelo RENAVAM serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAVAM, tão logo seja o veículo registrado.
Art. 115. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAM.	Art. 133. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAM.	Art. 127. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAM.
Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, comunicar-se-á, de imediato, ao RENAVAM.	Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, comunicar-se-á, de imediato, ao RENAVAM.	Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, comunicar-se-á, de imediato, ao RENAVAM.
Art. 116. Não será expedido novo Certificado de Registro quando houver débitos fiscais e de multas de trânsito.	Art. 134. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito **vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.**	Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito ***e ambientais***, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.
Art. 117. O registro dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerá à regulamentação estabelecida em legislação municipal de domicílio ou residência de seus proprietários.	Art. 135. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.	Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
CAPÍTULO X DO LICENCIAMENTO	CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO	CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO
Art. 118. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via **pública**, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.	Art. 136. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.	Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.
§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.	§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.	§ 1º. O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.
§ 2º No caso de transferência de residência ou domicílio é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.	§ 2º No caso de transferência de residência ou domicílio é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.	§ 2º. No caso de transferência de residência ou domicílio é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem, ***obedecido o disposto no § 2º. do art. 123.***
Art. 119. Os veículos de propulsão humana, os ciclomotores e os de tração animal estão sujeitos ao licenciamento no município de domicílio ou residência de seu proprietário e obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.	**(ver art. 135 do Projeto)**	**(ver art. 129 do Substitutivo)**
Art. 120. Ao veículo licenciado será expedido, vinculado ao Certificado de Registro, Certificado de Licenciamento Anual, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.	Art. 137. Ao veículo licenciado será expedido, vinculado ao Certificado de Registro, o Certificado de Licenciamento Anual, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.	Art. 131. Ao veículo licenciado será expedido, vinculado ao Certificado de Registro, o Certificado de Licenciamento Anual, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.
§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.	§ 1º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.	§ 1º. O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registro.
§ 2º O Certificado de Licenciamento Anual só **terá validade** depois de pagos os débitos relativos a tributos, encargos e multas **preexistentes à sua expedição, e efetuado o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários, no caso de veículo de carga.**	§ 2º O veículo somente será **considerado licenciado** estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas **de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.**	§ 2º. O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito ***e ambientais***, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.
	§ 3º Ao licenciar o veículo o proprietário deverá comprovar sua aprovação na inspeção de segurança veicular, conforme disposto no art. *110.*	§ 3º. Ao licenciar o veículo o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular ***e de controle de emissões de gases poluentes e de ruídos***, conforme disposto no art. *105.*
Art. 121. Não estão sujeitos ao licenciamento, e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN, os veículos novos, durante o trajeto entre a fábrica e o município de destino.	Art. 138. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o município de	Art. 132. Os veículos novos não estão sujeitos ao licenciamento e terão sua circulação regulada pelo CONTRAN durante o trajeto entre a fábrica e o município de

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	destino.	destino.
Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a Alfândega ou Entreposto Alfandegário e o município de destino.	Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o município de destino.	Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos veículos importados, durante o trajeto entre a alfândega ou entreposto alfandegário e o município de destino.
Art. 122. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento, no original ou em fotocópia autenticada pelo órgão que tiver expedido o documento.	Art. 139. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento **Anual** ***no original ou em fotocópia autenticada pelos órgãos que tiverem expedido os documentos.***	Art. 133. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual.
Art. 123. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, de linha regular, além do registro e licenciamento, deverão estar devidamente autorizados pelo poder concedente.	Art. 140. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, de linha regular, além do registro e licenciamento, deverão estar devidamente autorizados pelo poder concedente.	**SUPRIMIDO**
	Art. 141. Na comercialização de veículos usados, o novo proprietário *só* responderá pelas infrações cometidas a partir da data do registro da transferência nos órgãos executivos de trânsito estaduais na forma do estabelecido nos arts. *129 e 130*.	Art. 134. Na comercialização de veículos usados, o novo proprietário responderá ***solidariamente*** pelas infrações cometidas a partir da data do registro de transferência nos órgãos executivos de trânsito estaduais na forma do estabelecido nos arts. ***123 e 124***.
CAPÍTULO XI DO TRANSPORTE DE ESCOLARES	CAPÍTULO XIII DO TRANSPORTE DE ESCOLARES	CAPÍTULO XIII ***CONDUÇÃO*** DE ESCOLARES
Art. 124. Os veículos destinados ao transporte coletivo de escolares somente poderão circular nas vias **públicas** com autorização emitida pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal , exigindo-se, para tanto:	Art. 142. Os veículos destinados ao transporte coletivo de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou **entidade** executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal ***e dos Municípios***, exigindo-se, para tanto:	Art. 135. Os veículos ***especialmente*** destinados à ***condução*** coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:
I - registro como veículo de passageiros;	I - registro como veículo de passageiros;	I - registro como veículo de passageiros;
II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;	II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;	II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico "ESCOLAR", em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;	III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;	III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de	IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de	IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
velocidade e tempo;	velocidade e tempo;	velocidade e tempo;
V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;	V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;	V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte ***superior*** dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
VI - cintos de segurança em número igual à lotação;	VI - cintos de segurança em número igual à lotação;	VI - cintos de segurança em número igual à lotação;
	VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.	VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.
Art. 125. A autorização deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedado o transporte de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.	Art. 143. A autorização deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedado ***o transporte*** de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante ***e seu uso em outro tipo de transporte.***	Art. 136. A autorização deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedado ***a condução*** de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante.
Art. 144. Os condutores de veículo destinado ao transporte de escolares deverão satisfazer os seguintes requisitos:	Art. 144. O condutor de veículo destinado ***ao transporte*** de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:	Art. 137. O condutor de veículo destinado ***à condução*** de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:
I - ter idade superior a vinte e um anos;	I - ter idade superior a vinte e um anos;	I - ter idade superior a vinte e um anos;
II - ser habilitado na categoria "D", **estando já habilitado há mais de dois anos na categoria "B" ou "C";**	II - ser habilitado na categoria "D";	II - ser habilitado na categoria "D";
III - ser julgado apto em exame de avaliação psicológica;	III - ser julgado apto em exame de avaliação psicológica;	III - ser julgado apto em exame de avaliação psicológica;
	IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;	IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;
IV - ser aprovado em curso especializado específico nos termos da regulamentação do CONTRAN.	V - ser aprovado em curso especializado nos termos da regulamentação do CONTRAN.	V - ser aprovado em curso especializado nos termos da regulamentação do CONTRAN.
		Art. 138. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos, para o transporte de escolares.
CAPÍTULO XII DA HABILITAÇÃO	CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO	CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO
Art. 127. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico apurar-se-á através de exames, que serão realizados junto ao órgão executivo de trânsito do domicílio ou residência do candidato, devendo este preencher os seguintes requisitos:	Art. 145. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada através de exames que deverão ser realizados junto ao órgão executivo de trânsito **local**, do domicílio ou residência do candidato, **ou na sede estadual do próprio órgão**, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:	Art. 139. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada através de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ***ou entidade*** executivos ***do Estado***, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:
I - ser penalmente imputável;	I - ser penalmente imputável;	I - ser penalmente imputável;
II - saber ler e escrever;	II - saber ler e escrever;	II - saber ler e escrever;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.	III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.
Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.	Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.	Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.
Art. 128. O processo de habilitação, as normas relativas a aprendizagem e a autorização para conduzir veículos automotores e elétricos serão regulamentados pelo CONTRAN. Parágrafo único. A regulamentação e a autorização para condução de veículos de propulsão humana, de ciclomotores e de tração animal ficarão a cargo dos municípios.	Art. 146. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN. § 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos municípios	Art. 140. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN. § 1º. A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos municípios.
	§ 2º O veículo conduzido por pessoa detentora de Permissão para Dirigir deve estar identificado de acordo com as normas do CONTRAN.	§ 2º. O veículo conduzido por pessoa detentora de Permissão para Dirigir deve estar identificado de acordo com as normas do CONTRAN.
Art. 129. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.	Art. 147. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.	Art. 141. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.
Art. 130. Os candidatos poderão se habilitar nas categorias de "A" a "E", obedecida a seguinte gradação:	Art. 148. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:	Art. 142. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:
I - Categoria "A" - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, **provido de motor de propulsão;**	I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;	I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;
II - Categoria "B" - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria "A", cujo peso **máximo autorizado** não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;	II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso **bruto total** não exceda a três mil e quinhentos ***quilos*** e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;	II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos ***quilogramas*** e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
III - Categoria "C" - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso **máximo autorizado** exceda a três mil e quinhentos quilogramas;	III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso **bruto total** exceda a três mil e quinhentos ***quilos;***	III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos ***quilogramas***;
IV - Categoria "D" - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;	IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;	IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;
V - Categoria "E" - condutor de **conjunto de veículos** em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias "B", "C" ou "D" e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha **capacidade nominal para transportar no**	V - Categoria E - condutor de **combinação de veículos** em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil ***quilos*** ou mais de peso bruto total, ou cuja	V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil ***quilogramas*** ou mais de peso bruto total, ou

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
mínimo seis mil quilogramas de carga, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou seja enquadrado na categoria trailer. Aplica-se o disposto neste inciso ao **conjunto de veículos** com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade **máxima** de tração e/ou peso bruto total.	lotação exceda a oito lugares, ou seja enquadrado na categoria trailer.	cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ***ainda***, seja enquadrado na categoria trailer.
	§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao **condutor da combinação de veículos** com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.	§ 2º. Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.
	§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos 12 (doze) meses.	§ 1º. Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos 12 (doze) meses.
Art. 131. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplanagem, de construção ou de pavimentação só poderão ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias "C", "D" ou "E".	Art. 149. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplanagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.	Art. 143. O trator de roda, o trator de esteira, o trator misto ou o equipamento automotor destinado à movimentação de cargas ou execução de trabalho agrícola, de terraplenagem, de construção ou de pavimentação só podem ser conduzidos na via pública por condutor habilitado nas categorias C, D ou E.
Art. 132. Para habilitar-se nas categorias "D" e "E" ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, escolares ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:	Art. 150. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:	Art. 144. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, ***de emergência*** ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:
I - ser maior de vinte e um anos;	I - ser maior de vinte e um anos;	I - ser maior de vinte e um anos;
II - estar habilitado há **mais** de dois anos na Categoria "B" ou "C";	II - estar habilitado: a) no mínimo há dois anos na categoria B, **ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender se habilitar na categoria D; e** b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender se habilitar na categoria E;	II - estar habilitado: a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quanto pretender se habilitar na categoria D; e b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender se habilitar na categoria E;
	III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;	III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos 12 (doze) meses;
III - ter concluído curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.	IV - ser aprovado em curso especializado **e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco**, nos	IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	termos da normatização do CONTRAN.	termos da normatização do CONTRAN.
Art. 134. O condutor de veículo das categorias "B", "C", "D" ou "E" só poderá dirigir veículo da categoria "A", se aprovado em exame para direção veicular para veículo desta categoria. Art. 135. O condutor de veículo da categoria "A" só poderá dirigir veículo das categorias "B", "C", "D" ou "E", se aprovado em exame de direção para o veículo desta categoria.	Art. 151. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.	Art. 145. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.
Art. 136. Na Carteira Nacional de Habilitação, deverá ser indicada a categoria ou categorias em que o condutor se ache habilitado.	Art. 152. Na Carteira Nacional de Habilitação e na **Permissão para Dirigir** deverá ser indicada a categoria ou categorias em que o condutor se ache habilitado.	**VER ART. 158, "CAPUT", DO SUBSTITUTIVO (PAG. 77)**
Art. 137. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames, realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:	Art. 153. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:	Art. 146. O candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem:
I - de aptidão física e mental;	I - de aptidão física e mental;	I - de aptidão física e mental;
II - psicológico;	II - psicológico;	II - psicológico;
III - escrito, sobre legislação de trânsito;	III - escrito, sobre legislação de trânsito;	III - escrito, sobre legislação de trânsito;
IV - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo de categoria para a qual estiver habilitando-se.	V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo de categoria para a qual estiver habilitando-se.	V - de direção veicular, realizado na via pública, em veículo de categoria para a qual estiver habilitando-se.
	IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;	IV - de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN;
§ 1º Para habilitação do condutor de uma categoria em outra, exigir-se-á a complementação de exames.		
§ 2º Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.	Parágrafo único. Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.	Parágrafo único. Os resultados dos exames e a identificação dos respectivos examinadores serão registrados no RENACH.
Art. 138. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.	Art. 154. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.	Art. 147. Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
	§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva.	**§ 1º A formação de condutores deverá incluir, obrigatoriamente, curso de direção defensiva *e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito;***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano, ***sendo vedada a condução de veículos em velocidades superiores a 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).***	**§ 2º. Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano.**
	§ 3º A CNH será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.	§ 3º. A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima ou seja reincidente em infração média.
	§ 4º A não obtenção da CNH, tendo em vista a incapacidade de atendimento ao previsto nos §§ *2º e* 3º deste artigo, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação previsto neste Código.	§ 4º. A não obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, tendo em vista a incapacidade de atendimento ao previsto no § 3º deste artigo, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação previsto neste Código.
Art. 139. Os exames psicológicos e de aptidão física e mental serão preliminares e renováveis a cada cinco anos e, **a partir dos 65 anos, renováveis a cada dois anos,** no local de residência ou domicílio do examinado.	Art. 155. Os exames psicológicos e de aptidão física e mental serão preliminares e renováveis a cada cinco anos, **ou a cada três anos para condutores com mais de 65 (sessenta e cinco)** anos, no local de residência ou domicílio do examinado.	Art. 148. Os exames psicológicos e de aptidão física e mental serão preliminares e renováveis a cada cinco anos, ou a cada três anos para condutores com mais de 65 (sessenta e cinco) anos ***de idade,*** no local de residência ou domicílio do examinado.
Parágrafo único. Quando houver indícios de deficiência física, mental, psicológica ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto neste artigo poderá ser diminuído pelo perito examinador.	Parágrafo único. Quando houver indícios de deficiência física, mental, psicológica ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto neste artigo poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.	Parágrafo único. Quando houver indícios de deficiência física, mental, psicológica ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto neste artigo poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.
	Art. 156. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva deverá a ele ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.	**Art. 149. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva *e primeiros socorros* deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.**
	Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva e outros conforme normatização do CONTRAN.	**Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, *primeiros socorros* e outros conforme normatização do CONTRAN.**
Art. 140. No caso de reprovação no exame de legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir-lo depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.	Art. 157. No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.	Art. 150. No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.
Art. 141. O Exame de Direção Veicular será realizado perante Comissão de três membros designados pelo	Art. 158. O Exame de Direção Veicular será realizado perante uma Comissão composta por três membros	Art. 151. O Exame de Direção Veicular será realizado perante uma Comissão composta por três membros

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
respectivo dirigente do órgão executivo de trânsito, para o período de um ano, permitida a recondução por mais um período de igual duração.	designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, para o período de um ano, permitida a recondução por mais um período de igual duração.	designados pelo dirigente do órgão executivo local de trânsito, para o período de um ano, permitida a recondução por mais um período de igual duração.
§ 1º Na Comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.	§ 1º Na Comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.	§ 1º. Na Comissão de exame de direção veicular, pelo menos um membro deverá ser habilitado na categoria igual ou superior à pretendida pelo candidato.
§ 2º As praças das Forças Armadas e Auxiliares que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações, dispensar-se-ão, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, os exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.	§ 2º Aos militares das Forças Armadas e Auxiliares que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações, dispensar-se-ão, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, os exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.	§ 2º. Aos militares das Forças Armadas e Auxiliares que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações, dispensar-se-ão, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, os exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.
§ 3º O interessado instruirá o seu requerimento com ofício do Comandante, Chefe ou Diretor da organização militar 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.	§ 3º O interessado instruirá o seu requerimento com ofício do Comandante, Chefe ou Diretor da organização militar 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.	§ 3º. O interessado instruirá o seu requerimento com ofício do Comandante, Chefe ou Diretor da organização militar 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.
§ 4º O Conselho Nacional de Trânsito poderá dispensar os pilotos militares e civis, que apresentarem o Cartão de Saúde expedido pelo Ministério da Aeronáutica, da prestação dos exames de aptidão física, mental e psicológica, necessários à habilitação para condutor de veículo automotor.	§ 4º O CONTRAN poderá dispensar os pilotos militares e civis que apresentarem o Cartão de Saúde expedido pelas Forças Armadas da prestação dos exames de aptidão física, mental e psicológica necessários à habilitação para condutor de veículo automotor.	§ 4º. O CONTRAN poderá dispensar os pilotos militares e civis que apresentarem o Cartão de Saúde expedido pelas Forças Armadas ***ou pelo Departamento de Aeronáutica Civil, respectivamente,*** da prestação dos exames de aptidão física, mental e psicológica necessários à habilitação para condutor de veículo automotor.
	Art. 159. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de ***penalização*** conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.	Art. 152. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de ***punição*** conforme regulamentação a ser estabelecida pelo CONTRAN.
	Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.	Parágrafo único. As penalidades aplicadas aos instrutores e examinadores serão de advertência, suspensão e cancelamento da autorização para o exercício da atividade, conforme a falta cometida.
Art. 142. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia	Art. 160. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia	Art. 153. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroçaria, à meia

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
altura, com a inscrição "AUTO-ESCOLA" na cor preta.	altura, com a inscrição "AUTO-ESCOLA" na cor preta.	altura, com a inscrição "AUTO ESCOLA" na cor preta.
§ 1º No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição "AUTO-ESCOLA" na cor preta.	Parágrafo único. No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição "AUTO-ESCOLA" na cor preta.	Parágrafo único. No veículo eventualmente utilizado para aprendizagem, quando autorizado para servir a esse fim, deverá ser afixada ao longo de sua carroçaria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição "AUTO ESCOLA" na cor preta.
§ 2º No caso de veículos de duas ou três rodas utilizados na aprendizagem, a faixa amarela poderá ser substituída por uma placa retangular da mesma cor, de quarenta centímetros por trinta centímetros, com a inscrição "AUTO-ESCOLA" na cor preta.		
Art. 143. A formação do condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não a entidade credenciada.	Art. 161. A formação do condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não a entidade credenciada.	Art. 154. A formação do condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.
Art. 144. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores, **suas respectivas atividades, a atuação dos instrutores a elas vinculadas ou não e o conteúdo programático dos cursos oferecidos.**	Art. 162. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores.	Art. 155. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores ***e às exigências necessárias para o exercício das atividades de instrutor e examinador.***
Art. 145. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após a aprovação nos exames de aptidão física, mental, psicológica, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito.	Art. 163. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após a aprovação nos exames de aptidão física, mental, psicológica, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito.	Art. 156. Ao aprendiz será expedida autorização para aprendizagem, de acordo com a regulamentação do CONTRAN, após a aprovação nos exames de aptidão física, mental, psicológica, de primeiros socorros e sobre legislação de trânsito.
Art. 164. A aprendizagem só poderá realizar-se:	Art. 164. A aprendizagem só poderá realizar-se:	Art. 157. A aprendizagem só poderá realizar-se:
I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito, sendo proibida nas rodovias;	I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito, ***sendo proibida nas rodovias***;	I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito;
II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.	II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.	II - acompanhado o aprendiz por instrutor autorizado.
Parágrafo único. Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.	Parágrafo único. Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.	Parágrafo único. Além do aprendiz e do instrutor, o veículo utilizado na aprendizagem poderá conduzir apenas mais um acompanhante.
Art. 147. Ao candidato aprovado nos exames de habilitação conferir-se-á Carteira Nacional de Habilitação, que lhe dará direito a conduzir, em todo o território nacional, veículo da		

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
categoria para a qual se habilitou.		
§ 1º A identificação da CNH expedida e a da autoridade expedidora serão inscritas no RENACH.	Art. 165. § 6º A identificação da CNH expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.	Art. 158. § 6º A identificação da Carteira Nacional de Habilitação expedida e a da autoridade expedidora serão registradas no RENACH.
§ 2º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações sobre o referido condutor.	Art. 165. § 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.	Art. 158. § 7º. A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se neste todas as informações.
Art. 148. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, conterá a fotografia e identificação do condutor, tem fé pública e equivale a documento de identidade.	Art. 165. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos ***neste Código***, conterá fotografia, ***identificação e CPF do condutor***, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.	Art. 158. A Carteira Nacional de Habilitação, ***com indicação da categoria ou categorias em que o condutor se ache habilitado, do tipo sanguíneo e fator Rh***, será expedida em modelo único e de acordo com as especificações ***do CONTRAN***, conterá fotografia, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional ***e será confeccionada com material de segurança que melhor atenda a condição de resistência à contrafação, alteração, duplicação e simulação.***
§ 1º É obrigatório o porte da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.	§ 1º É obrigatório o porte da **Permissão para Dirigir ou** da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.	§ 1º. É obrigatório o porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo.
§ 2º A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência dos exames psicológicos e de aptidão física e mental.	§ 2º A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência dos exames psicológicos e de aptidão física e mental.	§ 2º. A validade da Carteira Nacional de Habilitação está condicionada ao prazo de vigência dos exames psicológicos e de aptidão física e mental.
§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.	§ 3º A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.	§ 3º. A emissão de nova via da Carteira Nacional de Habilitação será regulamentada pelo CONTRAN.
§ 4º As entidades de direito público ou privado deverão reter a CNH de seus servidores ou empregados, quando estes forem acometidos de doença que comprovadamente os incapacitem para dirigir veículo, remetendo-a ao órgão executivo de trânsito local ou ao que houver expedido o referido documento.	Art. 165. § 9º As entidades de direito público ou privado deverão reter a CNH de seus servidores ou empregados quando estes forem acometidos de doença que comprovadamente os incapacitem para dirigir veículo, remetendo-a ao órgão executivo de trânsito local ou ao que houver expedido o referido documento.	Art. 158. § 9º. As entidades de direito público ou privado deverão reter a Carteira Nacional de Habilitação de seus servidores ou empregados quando estes forem acometidos de doença que comprovadamente os incapacitem para dirigir veículo, remetendo-a ao órgão executivo de trânsito local ou ao que houver expedido o referido documento.
§ 5º Quando o condutor transferir seu domicílio ou residência, deverá registrar sua carteira no órgão executivo de trânsito local de seu novo domicílio ou residência, nos trinta dias subseqüentes.	Art. 165. § 4º Quando o condutor transferir seu domicílio ou residência, deverá registrar sua carteira no órgão executivo de trânsito local de seu novo domicílio ou residência, nos	Art. 158. § 4º. Quando o condutor transferir seu domicílio ou residência, deverá registrar sua carteira no órgão executivo de trânsito local de seu novo domicílio ou residência, nos

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	trinta dias subseqüentes.	trinta dias subsequentes.
§ 6º A Carteira Nacional de Habilitação somente terá validade para conduzir veículo, quando apresentada em original.	§ 5º A Carteira Nacional de Habilitação somente terá validade para a condução de veículo quando apresentada em original.	§ 5º. A Carteira Nacional de Habilitação ***e a Permissão para Dirigir*** somente terão validade para a condução de veículo quando apresentadas em original.
	§ 8º A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.	§ 8º. A renovação da validade da Carteira Nacional de Habilitação ou a emissão de uma nova via somente será realizada após quitação de débitos constantes do prontuário do condutor.
	§. 10. O condutor ***poderá*** fazer constar no campo de observações da CNH sua condição de doador de órgãos, especificando-os.	§ 10. O condutor ***deverá*** fazer constar no campo de observações da Carteira Nacional de Habilitação sua condição de doador de órgãos, especificando-os.
Art. 149. O condutor condenado por delito de trânsito **que tenha ocasionado** deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.	Art. 166. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.	Art. 159. O condutor condenado por delito de trânsito deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN, ***independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença.***
§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.	§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva **estadual** de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.	§ 1º. Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade executiva estadual de trânsito, assegurada ampla defesa ao condutor.
§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva de trânsito poderá apreender a Carteira Nacional de Habilitação do condutor até a realização dos exames.	§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender a *CNH* do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.	§ 2º. No caso do parágrafo anterior, a autoridade executiva estadual de trânsito poderá apreender ***o documento de habilitação*** do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.
CAPÍTULO XIII DAS INFRAÇÕES	**CAPÍTULO XV** DAS INFRAÇÕES	CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES
Art. 150. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou das Resoluções do CONTRAN, estando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas.	Art. 167. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou das Resoluções do CONTRAN, ficando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas **indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.**	Art. 160. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, ***de legislação complementar*** ou das Resoluções do CONTRAN, ficando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.
	Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às Resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias Resoluções.	Parágrafo único. As infrações cometidas em relação às Resoluções do CONTRAN terão suas penalidades e medidas administrativas definidas nas próprias Resoluções.
Art. 151. Dirigir veículo:	Art. 168. Dirigir veículo:	Art. 161. Dirigir veículo:
I - sem estar habilitado ou autorizado na forma prevista neste	I - sem possuir Carteira de Habilitação ou Permissão para	I - sem possuir Carteira ***Nacional*** de Habilitação ou

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Código;	Dirigir;	Permissão para Dirigir
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo
II - com Carteira de Habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso;	II - com Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir;	II - com Carteira *Nacional* de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir;
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa (5 vezes) e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa (5 vezes) e apreensão do veículo
III - com Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo;	III - com Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo;	III - com Carteira *Nacional* de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo;
INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo;	PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação
	IV - fora das restrições impostas para a Permissão para Dirigir;	IV - fora das restrições impostas para a Permissão para Dirigir;
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa (5 vezes) e cassação da Permissão para Dirigir	PENALIDADE: Multa (5 vezes) e cassação da Permissão para Dirigir
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento da Permissão para Dirigir
	V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias;	V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias;
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado
IV - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da Carteira Nacional de Habilitação.	VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir.	VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir;
INFRAÇÃO: **Grave**	INFRAÇÃO: **Gravíssima**	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa **e apreensão do veículo.**	PENALIDADE: **Multa**	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo até o	MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo até o

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado	saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado
Art. 152. Entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou autorizada, que esteja cumprindo suspensão do direito de dirigir ou que esteja com a Carteira Nacional de Habilitação cassada.	Art. 169. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas nos incisos do art. 168.	Art. 162. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas no art. 161.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: As mesmas previstas nos incisos do art. 168	INFRAÇÃO: As mesmas previstas no art. 161.
PENALIDADE: multa e suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo.	PENALIDADE: As mesmas previstas nos incisos do art. 168	PENALIDADE: As mesmas previstas no do art. 161.
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 168	MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 161.
Art. 153. **Omitir cautela necessária** para que pessoa nas condições referidas nos incisos I a IV do art. 151 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via.	Art. 170. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 168 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via.	Art. 163. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 161 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: **As mesmas previstas nos incisos do art. 168**	INFRAÇÃO: As mesmas previstas nos incisos do art. ***161.***
PENALIDADE: multa.	PENALIDADE: **As mesmas previstas nos incisos do art. 168**	PENALIDADE: As mesmas previstas no art. ***161.***
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 168	MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. ***161.***
Art. 154. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.	Art. 171. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.	Art. 164. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.
INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e suspensão do direito de dirigir e **apreensão do veículo.**	PENALIDADE: Multa (5 vezes) e suspensão do direito de dirigir.	PENALIDADE: Multa (5 vezes) e suspensão do direito de dirigir
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação
	Parágrafo único. ***A embriaguez*** também poderá ser apurada na forma do art. *277.*	Parágrafo único. ***O limite de alcoolemia*** também poderá ser apurada na forma do art. *276.*
Art. 155. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança.	Art. 172. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança.	Art. 165. Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança.
INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Art. 156. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, quando obrigatório o seu uso.	Art. 173. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no artigo 66.	Art. 166. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no artigo 66.
INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo até a	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator
Art. 157. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das regras de segurança especiais estabelecidas neste Código.	Art. 174. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das regras de segurança especiais estabelecidas neste Código.	Art. 167. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das regras de segurança especiais estabelecidas neste Código.
INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para regularização.	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.
Art. 158. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.	Art. 175. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança.	Art. 168. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança.
INFRAÇÃO: leve	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 159. Dirigir em atitude provocativa, ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.	Art. 176. Dirigir ***em atitude provocativa***, ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.	Art. 169. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa ***e suspensão do direito de dirigir***
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação
Art. 160. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.	Art. 177. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.	Art. 170. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.
INFRAÇÃO: leve	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
		Art. 171. ***Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias.*** ***INFRAÇÃO: Média*** ***PENALIDADE: Multa***
Art. 161. Disputar corrida por espírito de emulação.	Art. 178. Disputar corrida por espírito de emulação.	Art. 172. Disputar corrida por espírito de emulação.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa e suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa (3 vezes)	PENALIDADE: Multa (3 vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo e recolhimento do documento de habilitação	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação ***e remoção do veículo.***
Art. 162. Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.	Art. 179. Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.	Art. 173. Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.
INFRAÇÃO: gravíssima cinco vezes	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa e **suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo.**	PENALIDADE: Multa (5 vezes) MEDIDA ADMINISTRATIVA: suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo e recolhimento do documento de habilitação	PENALIDADE: Multa (5 vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação ***e remoção do veículo.***
	Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes.	Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes.
Art. 163. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.	Art. 180. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.	Art. 174. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa e suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa MEDIDA ADMINISTRATIVA: suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo e recolhimento do documento de habilitação	PENALIDADE: Multa, suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação ***e remoção do veículo.***
Art. 164. Deixar o condutor envolvido em acidente:	Art. 181. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:	Art. 175. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:
I - de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo;	I - de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo;	I - de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo;
II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;	II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;	II - de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local;
III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e de perícia, quando determinado;	III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;	III - de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;
IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou de trânsito, para	IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de	IV - de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
assegurar a fluidez do tráfego;	trânsito;	trânsito;
V - de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à elaboração do boletim de ocorrência.	V - de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência.	V - de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência.
INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa (5 vezes) MEDIDA ADMINISTRATIVA: suspensão do direito de dirigir e recolhimento do documento de habilitação	PENALIDADE: Multa (5 vezes), suspensão do direito de dirigir MEDIDA ADMINISTRATIVA; Recolhimento do documento de habilitação.
Art. 165. Sem permissão da autoridade competente, retirar do local o veículo legalmente retido para regularização. INFRAÇÃO: gravíssima PENALIDADE: multa e suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo.		
	Art. 182. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes.	Art. 176. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes.
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	Art. 183. Deixar o condutor envolvido em acidente sem vítima de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito.	Art. 177. Deixar o condutor envolvido em acidente sem vítima de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito.
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 166. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e o veículo esteja devidamente sinalizado:	Art. 184. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:	Art. 178. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:
	I - em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido;	I - em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido;
INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	II - nas demais vias.	II - nas demais vias;
	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
		Art. 179. ***Ter seu veículo imobilizado na via por falta de***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		combustível. ***INFRAÇÃO: Média*** ***PENALIDADE: Multa*** ***MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo***
Art. 167. Estacionar o veículo:	Art. 185. Estacionar o veículo:	Art. 180. Estacionar o veículo:
	I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;	I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	II - afastado da guia da calçada de 0,50 (cinqüenta centímetros) **a 1,00 m (um metro);**	II - afastado da guia da calçada de 0,50 m. (cinqüenta centímetros) a 1,00 m. (um metro);
	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	III - afastado da guia da calçada a mais de 1,00 m (um metro);	III - afastado da guia da calçada a mais de 1,00 m (um);
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	IV - em desacordo com as posições estabelecidas **neste Código;**	IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento;	V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento;
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
I - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados;	VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, **conforme especificação do CONTRAN;**	VI - junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas, desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
II - nos acostamentos, salvo motivo de força maior;	VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior;	VII - nos acostamentos, salvo motivo de força maior;
	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	VIII - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público;	VIII - 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;
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	IX - onde houver guia de calçada rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos;	IX - onde houver guia de calçada rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
III - impedindo a movimentação de outro veículo;	X - impedindo a movimentação de outro veículo;	X - impedindo a movimentação de outro veículo;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
IV - ao lado de outro veículo, em fila dupla;	XI - ao lado de outro veículo, em fila dupla;	XI - ao lado de outro veículo em fila dupla;
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
V - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e engrenado;		
	XII - na área de ***interseções*** de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;	XII - na área de ***cruzamento*** de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de	XIII - onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto;	transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	XIV - nos viadutos, pontes e túneis;	XIV - nos viadutos, pontes e túneis;
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	XV - na contramão de direção;	XV - na contramão de direção;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa
VI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado, engrenado e, pesando mais de 3.500 kg, com calço de segurança.	XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a 3.500 kg;	XVI - em aclive ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a 3.500 kg;
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - "Estacionamento Regulamentado");	XVII - em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - "Estacionamento Regulamentado");
	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - "Proibido Estacionar");	XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - "Proibido Estacionar");
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - "Proibido Parar e Estacionar").	XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - "Proibido Parar e Estacionar");
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	§ 1º Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.	§ 1º. Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade preferencialmente após a remoção do veículo.
Parágrafo único. No caso previsto no inciso VI, é proibido abandonar o calço de segurança na via. INFRAÇÃO: média PENALIDADE: multa.	§ 2º No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.	§ 2º. No caso previsto no inciso XVI é proibido abandonar o calço de segurança na via.
Art. 168. Estacionar ou parar o veículo:	Art. 186. Parar o veículo:	Art. 181. Parar o veículo:
I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;	I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;	I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
II - afastado da guia da calçada a mais de cinqüenta centímetros;	II - afastado da guia da calçada de 0,50 (cinqüenta centímetros) a 1,00 m (um metro);	II - afastado da guia da calçada de 0,50 m. (cinqüenta centímetros) a 1,00 m. (um metro);
	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	III - afastado da guia da calçada a mais de 1,00 m (um metro);	III - afastado da guia da calçada a mais de 1,00 m. (um metro);
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
III - na pista de rolamento das vias rurais, nas vias de trânsito rápido e nas vias dotadas de acostamento;	V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento;	V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento;
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
IV - na calçada, na faixa destinada a pedestre, bem como nas ilhas, refúgios, marcas de canalização, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, gramados ou jardim público;	VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, bem como nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização;	VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, bem como nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização;
	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
V - onde houver guia de calçada rebaixada destinada a entrada e/ou saída de veículos;		
VI - na área de interseções de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;	VII - na área de ***interseção*** de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;	VII - na área de ***cruzamento*** de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres;

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
VII - a dez metros antes e da dez metros depois dos pontos sinalizados para embarque e desembarque de passageiros;		
VIII - nos viadutos, pontes e túneis;	VIII - nos viadutos, pontes e túneis;	VIII - nos viadutos, pontes e túneis;
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
IX - em desacordo com as **condições regulamentares pela sinalização;**	IV - em desacordo com as **posições estabelecidas neste Código;**	IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código.
	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
X - em locais e horários proibidos pela sinalização	X - em local e horário proibidos **especificamente pela sinalização (placa - "Proibido Parar *e Estacionar*").**	X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - "Proibido Parar");
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
XI - na contramão de direção;	IX - na contramão de direção;	IX - na contramão de direção;
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: remoção do veículo		
Parágrafo único Nos casos previstos neste artigo, a autoridade de trânsito só poderá aplicar a penalidade de multa ou apreensão do veículo, após sua prévia remoção.		
	Art. 187. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso.	Art. 182. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 169. Transitar com o veículo:	Art. 188. Transitar com o veículo:	Art. 183. Transitar com o veículo:
I - na faixa da direita regulamentada com circulação exclusiva, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita;	I - na faixa ou pista da direita regulamentada como de circulação exclusiva, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita;	I - na faixa ou pista da direita regulamentada como de circulação exclusiva ***para determinado tipo de veículo,*** exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita;
	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
II - na faixa da esquerda regulamentada com circulação exclusiva.	II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva.	II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva ***para determinado tipo de veículo;***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
INFRAÇÃO: **média**	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 170. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência.	Art. 189. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência.	Art. 184. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência.
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 171. Transitar com o veículo em sentido contrário ao estabelecido para a via ou direção, exceto na ultrapassagem e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que circula em sendo contrário.	Art. 190. Transitar pela contramão de direção em: I - vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transita em sentido contrário;	Art. 185. Transitar pela contramão de direção em: I - vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transitar em sentido contrário;
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: ***Média***	INFRAÇÃO: ***Grave***
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	II - vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação.	II - vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação;
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 172. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente.	Art. 191. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente.	Art. 186. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente.
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 173. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.	Art. 192. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.	Art. 187. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: **Média**	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 174. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme e iluminação intermitentes.	Art. 193. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de **alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.**	Art. 188. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: **Gravíssima**	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 175. Acompanhar veículo de emergência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por	Art. 194. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por	Art. 189. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
dispositivos de alarme sonoro e iluminação intermitentes.	dispositivos **regulamentares** de alarme sonoro e iluminação **vermelha** intermitentes.	dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.
INFRAÇÃO: **média**	INFRAÇÃO: **Grave**	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 176. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro, ou realizar operação de ultrapassagem.	Art. 195. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ou realizar operação de ultrapassagem.	Art. 190. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: **Gravíssima**	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 177. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições do local da circulação, do veículo e do clima.	Art. 196. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas, do local da circulação e do veículo.	Art. 191. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas, do local da circulação e do veículo.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 178. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos e marcas de canalização.	Art. 197. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, **passarelas, ciclovias**, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, **gramados e jardim público.**	Art. 192. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, **passarelas, ciclovias, *ciclofaixas*,** ilhas, refúgios, **ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardim público.**
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: **Gravíssima**	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa (3 vezes) ***e apreensão do veículo***	PENALIDADE: Multa (3 vezes)
Art. 179. Transitar em marcha à ré, salvo para manobra auxiliar e de forma a não causar riscos à segurança.	Art. 198. Transitar em marcha à ré, **salvo na distância necessária a pequenas manobras** e de forma a não causar riscos à segurança.	Art. 193. Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 180. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade de trânsito ou seus agentes.	Art. 199. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes.	Art. 194. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de transito ou de seus agentes.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 181. Deixar de indicar com antecedência, mediante sinal regulamentar de braço ou dispositivo luminoso de direção, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, **a redução de velocidade**, a mudança de direção ou de faixa	Art. 200. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou ***indicador luminoso de mudança de direção do veículo***, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de	Art. 195. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou ***luz indicadora de direção do veículo***, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação.

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
de circulação.	faixa de circulação.	
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 182. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados.	Art. 201. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados.	Art. 196. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados.
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 183. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.	Art. 202. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.	Art. 197. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 184. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.	Art. 203. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.	Art. 198. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 185. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo, parado em ponto regulamentar de embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.	Art. 204. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.	Art. 199. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: **Gravíssima**	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
		Art. 200. ***Deixar de guardar a distância lateral de 1,5 metro ao passar ou ultrapassar bicicleta*** ***INFRAÇÃO: Média*** ***PENALIDADE: Multa***
Art. 186. Ultrapassar outro veículo:	Art. 205. Ultrapassar outro veículo:	Art. 201. Ultrapassar outro veículo:
I - pelo acostamento;	I - pelo acostamento;	I - pelo acostamento;
II - em interseções e passagens de nível.	II - em interseções e passagens de nível.	II - em interseções e passagens de nível.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 187. Deixar de efetuar o registro da transferência de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de	Art. 235. Deixar de efetuar o registro ***de transferência*** de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de	Art. 232. Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ***ocorridas as***

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
trânsito respectivo. INFRAÇÃO: média PENALIDADE: multa. MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para regularização.	trânsito. INFRAÇÃO: Média PENALIDADE: Multa MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização	***hipóteses previstas no art. 123.*** INFRAÇÃO: ***Grave*** PENALIDADE: Multa MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização
Art. 188. Ultrapassar pela contramão outro veículo:	Art. 206. Ultrapassar pela contramão outro veículo:	Art. 202. Ultrapassar pela contramão outro veículo:
I - nas curvas e aclives;	I - nas curvas e aclives;	I - nas curvas , aclives ***e declives, sem visibilidade suficiente;***
II - nas faixas de pedestres;	II - nas faixas de pedestres;	II - nas faixas de pedestre;
III - nas pontes, viadutos ou túneis;	III - nas pontes, viadutos ou túneis;	III - nas pontes, viadutos ou túneis;
IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiras, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;	IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiras, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;	IV - parado em fila junto a sinais luminosos, porteiras, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação;
V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua.	V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua **amarela.**	V - onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amareia.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 189. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, nas vias rurais onde não houver local apropriado para operação de retorno.	Art. 207. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno.	Art. 203. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 190. Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes.	Art. 208. Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes.	Art. 204. Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes.
INFRAÇÃO: leve	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 191 - Executar operação de retorno:	Art. 209 - Executar operação de retorno:	Art. 205. Executar operação de retorno:
I - em locais proibidos pela sinalização;	I - em locais proibidos pela sinalização;	I - em locais proibidos pela sinalização;
II - nas curvas, aclives, declives, pontes, viadutos e túneis;	II - nas curvas, aclives, declives, pontes, viadutos e túneis;	II - nas curvas, aclives, declives, pontes, viadutos e túneis;
III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres;	III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres;	III - passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres ***e nas de veículos não motorizados;***
IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via	IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via	IV - nas interseções, entrando na contramão de direção da via

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
transversal;	transversal;	transversal;
V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos.	V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos.	V - com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 192. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.	Art. 210. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.	Art. 206. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 193. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória.	Art. 211. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória.	Art. 207. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 194. Transpor, sem autorização bloqueio viário operacional com sinalização ou dispositivos auxiliares.	Art. 212. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio.	Art. 208. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 195. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial.	Art. 213. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial.	Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir	PENALIDADE: Multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir	PENALIDADE: Multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo e recolhimento do documento de habilitação
Art. 196. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo.	Art. 214. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo.	Art. 210. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, ***com exceção dos veículos não motorizados.***
INFRAÇÃO: leve	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 197. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.	Art. 215. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.	Art. 211. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 198. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva	Art. 216. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva	Art. 212. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
marcha for interceptada:	marcha for interceptada:	marcha for interceptada:
I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros;	I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros;	I - por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros;
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros.	II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros.	II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 199. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre:	Art. 217. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre:	Art. 213. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre ***e a veículo não motorizado:***
I - que se encontre na faixa a ele destinada;	I - que se encontre na faixa a ele destinada;	I - que se encontre na faixa a ele destinada;
II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;	II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;	II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;
III - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;	IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;	IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;
IV - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo.	V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo.	V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo;
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa
V - portador de deficiência física, crianças, idosos, gestantes;	III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes;	III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes;
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 200. Deixar de dar preferência de passagem:	Art. 218. Deixar de dar preferência de passagem:	Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem:
I - a veículo que vier da direita em tramitação em interseção não sinalizada:	I - em interseção não sinalizada:	I - em interseção não sinalizada:
	a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;	a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;
	b) a veículo que vier da direita;	b) a veículo que vier da direita;
II - nas interseções com sinalização de regulamentação de "Dê a Preferência".	II - nas interseções com sinalização de regulamentação de "Dê a Preferência".	II - nas interseções com sinalização de regulamentação de "Dê a Preferência".
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 201. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as	Art. 219. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as	Art. 215. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
precauções com a segurança de pedestres e de veículos.	precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos.	precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: **Média**	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 202. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.	Art. 220. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.	Art. 216. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: **Média**	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 203. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local.	Art. 221. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, **medida por cronômetros ou registradores eletrônicos.**	Art. 217. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por ***instrumento ou equipamento hábil;***
	I - em rodovias, vias de trânsito rápido e vias primárias:	I - em rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais:
	a) quando a velocidade for superior à máxima em até 20%;	a) quando a velocidade for superior à máxima em até 20%;
INFRAÇÃO: **gravíssima**	INFRAÇÃO: **Grave**	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20%;	b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20%;
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir	PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação
	II - demais vias:	II - demais vias:
	a) quando a velocidade for superior à máxima em até *25%*;	a) quando a velocidade for superior à máxima em até ***50%;***
	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de *25%*.	b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de ***50%;***
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir	PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do documento de habilitação
Art. 204. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, bem	Art. 222. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, ***bem***	Art. 218. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via,

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
como retardando ou obstruindo o trânsito, salvo se estiver na faixa da direita.	*como* retardando ou obstruindo o trânsito, salvo se estiver na faixa da direita.	retardando ou obstruindo o trânsito, ***a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam,*** salvo se estiver na faixa da direita.
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 205. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:	Art. 223. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:	Art. 219. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:
I - quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles;	I - quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles;	I - quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles;
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;	II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da **autoridade** de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;	II - nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da autoridade de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos;
III - ao aproximar-se da guia da calçada **em** acostamento;	III - ao aproximar-se da guia da calçada **ou** acostamento;	III - ao aproximar-se da guia da calçada ou acostamento;
IV - ao se aproximar de ou passar por interseção não sinalizada;	IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;	IV - ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;
V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;	V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;	V - nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada;
VI - nos trechos em curva de pequeno raio;	VI - nos trechos em curva de pequeno raio;	VI - nos trechos em curva de pequeno raio;
VII - ao se aproximar de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista;	VII - ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista;	VII - ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista;
VIII - sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;	VIII - sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;	VIII - sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes;
IX - quando houver má visibilidade;	IX - quando houver má visibilidade;	IX - quando houver má visibilidade;
X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;	X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;	X - quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado;
XI - à aproximação de animais na pista;	XI - à aproximação de animais na pista;	XI - à aproximação de animais na pista;
XII - ao aproximar-se de interseção não sinalizada;		
XIII - em declive;	XII - em declive;	XII - em declive;
INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave	
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	
		XIII - ao ultrapassar ciclista. ***INFRAÇÃO: Grave*** ***PENALIDADE: Multa***
XIV - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa	XIII - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa	XIV - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
movimentação de pedestres.	movimentação de pedestres.	movimentação de pedestres.
INFRAÇAO: Gravíssima	INFRAÇAO: Gravíssima	INFRAÇAO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 206. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos **em resolução** do CONTRAN.	Art. 224. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.	Art. 220. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.
INFRAÇAO: Média	INFRAÇAO: Média	INFRAÇAO: Média
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para regularização.	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização **e apreensão das placas irregulares.**	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.
Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca em veículo próprio ou de terceiros placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.	Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.	Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.
Art. 207 Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação intermitente do veículo destinado a socorro de incêndio, dos veículos de polícia, corpo de bombeiros, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados.	Art. 225. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação **vermelha** intermitente ***do veículo destinado a socorro de incêndio***, dos veículos de polícia, corpo de bombeiros, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados.	**Art. 221. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio *e salvamento*, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados.**
INFRAÇAO: Média	INFRAÇAO: Média	INFRAÇAO: Média
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 208. Transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor.	Art. 226. Transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor.	Art. 222. Transitar com o farol desregulado ou com o facho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor.
INFRAÇAO: Grave	INFRAÇAO: Grave	INFRAÇAO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para regularização	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização.
Art. 209. Fazer uso do facho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.	Art. 227. Fazer uso do facho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.	Art. 223. Fazer uso do facho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.
INFRAÇAO: leve	INFRAÇAO: Leve	INFRAÇAO: Leve
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 210. Em situação de emergência, deixar de sinalizar a via ou o veículo imobilizado temporariamente no leite viário ou acostamento, na forma estabelecida pelo CONTRAN.		
Art. 211. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os	Art. 228. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os	Art. 224. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:	demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:	demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:
I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;	I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;	I - tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;
II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente.	II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente.	II - a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente;
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 212. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização da via.	Art. 229. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização **temporária** da via.	Art. 225. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 213. Usar buzina:	Art. 230. Usar buzina:	Art. 226. Usar buzina:
I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos, **em desacordo com os padrões e freqüência estabelecidos pelo CONTRAN;**	I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;	I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;
II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;	II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;	II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;
III - entre as 22h e 6h;	III - entre as 22h e 6h;	III - entre as 22h e 6h;
IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;	IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;	IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;
	V - em desacordo com os padrões e freqüências estabelecidas pelo CONTRAN.	V - em desacordo com os padrões e freqüências estabelecidas pelo CONTRAN;
INFRAÇÃO: leve	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 214. Usar equipamento com som em volume ou freqüência que não sejam autorizados pelo CONTRAN.	Art. 231. Usar **no veículo** equipamento com som em volume ou freqüência que não sejam autorizados pelo CONTRAN.	Art. 227. Usar no veículo equipamento com som em volume ou freqüência que não sejam autorizados pelo CONTRAN.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: ***Média***	INFRAÇÃO: ***Grave***
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: **retenção do veículo para regularização**	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização
Art. 215. Usar indevidamente aparelho de alarme ou que produza sons e ruídos que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN.	Art. 232. Usar indevidamente **no veículo** aparelho de alarme ou que produza sons e ruídos que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN.	Art. 228. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruídos que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN.
INFRAÇÃO: **grave**	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
PENALIDADE: multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: remoção do veículo
Art. 216. Transitar com veículo:	Art. 233. Transitar com veículo:	Art. 230. Transitar com o veículo:
I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo **rompido**, violado ou falsificado;	I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;	***Art. 229. Conduzir o veículo:*** **I - com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado;**
II - danificando a via, suas instalações e equipamentos; III - derramando, lançando ou arrastando sobre a via: a) carga que esteja transportando; b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando; c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente;	II - danificando a via, suas instalações e equipamentos; III - derramando, lançando ou arrastando sobre a via: a) carga que esteja transportando; b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando; c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente;	Art. 230. I - danificando a via, suas instalações e equipamentos; II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via: a) carga que esteja transportando; b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando; c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente
		INFRAÇÃO: Gravíssima ***PENALIDADE: Multa*** ***MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização***
IV - transportando passageiros em **veículo** de carga, salvo **em** caso de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;	IV - transportando passageiros em **compartimento** de carga, salvo **por motivo** de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;	Art. 229. II - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;
INFRAÇÃO: gravíssima PENALIDADE: multa MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo;		
V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;	VII - que não esteja registrado e devidamente licenciado;	Art. 229. V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;
	V - com dispositivo anti-radar;	III - com dispositivo anti-radar;
VI - sem placas de identificação;	VI - sem qualquer **uma das** placas de identificação;	IV - sem qualquer uma das placas de identificação;
VII - com as placas de identificação **não estando** em condições de legibilidade e visibilidade;	VIII - com **qualquer uma das** placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade; INFRAÇÃO: Gravíssima PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo	VI - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade; INFRAÇÃO: Gravíssima PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	IX - sem estar devidamente identificado quando o condutor for detentor de Permissão para Dirigir;	

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	INFRAÇÃO: Gravíssima PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo	
VIII - com a cor ou característica alterada;	X - com a cor ou característica alterada;	VII - com a cor ou característica alterada;
IX - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;	XI - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;	VIII - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;
X - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;	XII - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;	IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;
	XIII - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;	X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;.
XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;	XIV - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;	XI - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;
XII - com equipamento ou acessório proibido;	XV - com equipamento ou acessório proibido;	XII - com equipamento ou acessório proibido;
XIII - com o equipamento do sistema de iluminação alterado;	XVI - com o equipamento do sistema de iluminação alterado;	XIII - com o equipamento do sistema de iluminação ***e de sinalização*** alterados;
XIV- com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;	XVII - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;	XIV - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;
XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, com risco à segurança;;	XVIII - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo;	XV - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, ***excetuadas as hipóteses previstas neste Código;***
XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;	XIX - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;	XVI - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;
XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;	XX - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;	XVII - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;
XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança;	XXI - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança; **ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança prevista no art. 110;**	XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança; ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 105;
XIX - sem acionar o limpador de pára-brisas sob chuva;	XXII - sem acionar o limpador de pára-brisas sob chuva;	XIX - sem acionar o limpador de pára-brisas sob chuva.
		INFRAÇÃO: Grave ***PENALIDADE: Multa*** ***MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização***
		XX - sem portar a autorização para condução de escolares,

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		na forma estabelecida no art. 135; ***INFRAÇÃO: Grave*** ***PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo***
XX - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados;	***XXIII*** - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo **CONTRAN;**	Art. 230. ***III*** - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;
XXI- com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente, sem autorização;	XXIV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente, sem autorização;	Art. 230. IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ***ou pela sinalização***, sem autorização
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE : Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para regularização	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização
XXII - com excesso de peso, admitido percentual **máximo de cinco por cento sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas**, quando aferido por balança;	XXV - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido ***por balança***, na forma a ser estabelecida pelo **CONTRAN;**	V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido ***por equipamento***, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN
INFRAÇÃO: **grave e mais dez por cento a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso constatado**	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa;:	PENALIDADE: Multa **acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso constatado, ao constante na seguinte tabela:**	PENALIDADE: Multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso ***apurado***, constante na seguinte tabela:
	a) Até 600 kg 5 (cinco) UFIR	a) Até 600 kg 5 (cinco) UFIR
	b) De 601 a 800 kg 10 (dez) UFIR	b) De 601 a 800 kg 10(dez) UFIR
	c) De 801 a 1.000 kg 20 (vinte) UFIR	c) De 801 a 1.000 kg 20(vinte) UFIR
	d) De 1.001 a 3.000 kg 30 (trinta) UFIR	d) De 1.001 a 3.000 kg 30(trinta)UFIR
	e) De 3.001 a 5.000 kg 40 (quarenta) UFIR	e) De 3.001 a 5.000 kg 40(quarenta)UFIR
	f) Acima de 5.001 kg 50 (cinqüenta) UFIR	f) Acima de 5.001 kg 50(cinqüenta)UFIR
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo e transbordo da carga excedente	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e transbordo da carga excedente	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e transbordo da carga excedente
XXIII - em desacordo com a autorização especial, ou quando estiver vencida;	XXVI - em desacordo com a autorização especial, **expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes**, ou quando a **mesma** estiver vencida;	VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
PENALIDADE: multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
XXIV - com lotação excedente;	XXVII - com lotação excedente;	VII - com lotação excedente
XXV - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente;	XXVIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente;	VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo
XXVI - desligado ou desengrenado, em declive;	XXIX - desligado ou desengrenado, em declive;	IX - desligado ou desengrenado, em declive
		INFRAÇÃO: Média
		PENALIDADE: Multa
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo
XXVII - de carga, com falta de inscrição da tara; INFRAÇÃO: média PENALIDADE: multa	XXX - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código; INFRAÇÃO: Média PENALIDADE: Multa	Art. 229. XXI - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;
XXVIII - com defeito no sistema de iluminação ou com lâmpadas queimadas.	XXXI - com defeito no sistema de iluminação ou com lâmpadas queimadas.	Art. 229. XXII - com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas
		INFRAÇÃO: Média ***PENALIDADE: Multa***
INFRAÇÃO: média PENALIDADE: multa MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para regularização;		
XXIX - com o pisca-alerta aceso, salvo para indicar aproximação de perigo na via ou situação de emergência.		
Parágrafo único. Caso o veículo retido não possa ser regularizado no local, a autoridade de trânsito converterá a retenção em apreensão por prazo certo para a sua recuperação e, se esta não for possível, determinará a retirada das placas de identificação, o recolhimento da documentação, a destruição dos caracteres de identificação do chassi ou	§ 1º Caso o veículo retido não possa ser regularizado no local, a autoridade de trânsito converterá a retenção em apreensão por prazo certo para a sua recuperação e, se esta não for realizada, ou possível, determinará o leilão ou a retirada das placas de identificação, o recolhimento da documentação, a destruição dos caracteres de identificação	**SUPRIMIDO**

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
monobloco e a sua baixa no registro de veículos, retirando-o de circulação.	do chassi ou monobloco e sua baixa no registro de veículos, retirando-o de circulação.	
	§ 2º Sem prejuízo da multa fixada no inciso XXV, o veículo que transitar com excesso de peso, não computado o percentual tolerado na forma disposta pelo CONTRAN, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder:	Parágrafo único. Sem prejuízo da multa fixada no inciso V, o veículo que transitar com excesso de peso, não computado o percentual tolerado na forma disposta ***pela legislação***, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, ***segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.***
	a) ao limite fixado no inciso I do art. 101;	**SUPRIMIDO**
	b) a 10% (dez por cento) dos limites fixados no inciso II e no § 1º do art. 101;	**SUPRIMIDO**
	c) a setecentos e cinqüenta quilos por eixo de conjunto de eixos, sobre os limites fixados nos itens III, IV e V do art. 101;	**SUPRIMIDO**
	d) ao limite diferencial de mil e setecentos quilos, para o caso previsto no § 4º do art. 101;	**SUPRIMIDO**
	e) ao limite diferencial de mil e quinhentos quilos, para o caso previsto no § 5º do art. 101.	**SUPRIMIDO**
Art. 217. Conduzir o veículo sem os documentos cujo porte é obrigatório por este Código.	Art. 234. Conduzir o veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código.	Art. 231. Conduzir o veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código.
INFRAÇÃO: leve	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo até a apresentação do documento	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até a apresentação do documento	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até a apresentação do documento.
Art. 218. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo.	Art. 236. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo.	Art. 233. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo.
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
Art. 219. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, **salvo nos casos expressamente admitidos pelo CONTRAN.**	Art. 237. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, **salvo nos casos devidamente autorizados.**	Art. 234. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para transbordo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para transbordo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para transbordo.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Art. 220. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.	Art. 238. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.	Art. 235. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 221. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, com a falta de inscrição e simbologia necessárias a sua identificação, quando exigidas pela legislação.	Art. 239. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, com a falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação.	Art. 236. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, com a falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação.
INFRAÇÃO: grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para regularização	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização
Art. 222. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade.	Art. 240. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade.	Art. 237. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade.
INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
	Art. 241. Sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes, retirar do local veículo legalmente retido para regularização.	Art. 238. Sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes, retirar do local veículo legalmente retido para regularização.
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
Art. 223. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado.	Art. 242. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado.	Art. 239. Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado.
INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do Certificado de Registro	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do Certificado de Registro	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento do Certificado de Registro ***e do Certificado de Licenciamento Anual***
Art. 224. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.	Art. 243. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.	Art. 240. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.
INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 225. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.	Art. 244. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.	Art. 241. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.
INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 226. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos.	Art. 245. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos.	Art. 242. Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos.
INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Recolhimento das placas e dos documentos
Art. 227. Conduzir motocicleta, motoneta e veículos similares:	Art. 246. Conduzir motocicleta, motoneta, ciclomotor *e veículo similar:*	Art. 243. Conduzir motocicleta, motoneta, ciclomotor:
I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;	I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;	I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção *e vestuário* de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;
II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;	II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;	II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;
III - equilibrando-se apenas em uma roda;	III - **fazendo malabarismo ou** equilibrando-se apenas em uma roda;	III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
IV - com os faróis apagados;	IV - com os faróis apagados;	IV - com os faróis apagados;
	V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.	V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança;
INFRAÇÃO: gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa e suspensão do direito de dirigir	PENALIDADE: Multa e suspensão do direito de dirigir
MEDIDA ADMINISTRATIVA: retenção do veículo para regularização	MEDIDA ADMINISTRATIVA: *Retenção do veículo para regularização*	MEDIDA ADMINISTRATIVA: ***Recolhimento do documento de habilitação***
	VI - rebocando outro veículo;	VI - rebocando outro veículo;
	VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;	VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;
	VIII - transportando carga incompatível com suas especificações.	VIII - transportando carga incompatível com suas especificações;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
	Parágrafo único. Para ciclos e ciclomotores aplicam-se os incisos III, IV, VI, VII e VIII, além de: a) conduzir passageiro fora da garupa a ele destinada; b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver faixas de rolamento próprias; c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança. INFRAÇÃO: Média PENALIDADE: Multa	§.1º. Para ciclos aplicam-se os incisos III, VII e VIII, além de: a) conduzir passageiro fora da garupa ***ou acento especial*** a ele destinado; b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver ***acostamento*** ou faixas de rolamento próprias; c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança. ***§ 2º. Aplica-se aos ciclomotores o disposto na alínea b do parágrafo anterior.*** ***INFRAÇÃO: Média*** ***PENALIDADE: Multa***
Art. 228. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.	Art. 247. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.	Art. 244. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.
INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção da mercadoria ou do material	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção da mercadoria ou do material.	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção da mercadoria ou do material
Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável **pela utilização da via.**	Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.	Parágrafo único. A penalidade e a medida administrativa incidirão sobre a pessoa física ou jurídica responsável.
Art. 229. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou **obstacular** a via indevidamente.	Art. 248. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou **obstaculizar** a via indevidamente.	Art. 245. Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente.
INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança	PENALIDADE: Multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança	PENALIDADE: Multa, agravada em até cinco vezes, a critério da autoridade de trânsito, conforme o risco à segurança
Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de	Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de	Parágrafo único. A penalidade será aplicada à pessoa física ou jurídica responsável pela obstrução, devendo a autoridade com circunscrição sobre a via providenciar a sinalização de

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
emergência, às expensas do responsável, ou promover a desobstrução, se possível.	emergência, às expensas do responsável, ou promover a desobstrução, se possível.	emergência, às expensas do responsável, ou promover a desobstrução, se possível.
Art. 230. Deixar de conduzir pela direita da pista, junto à guia da calçada ou ao acostamento, em fila única, os ciclomotores e os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver faixa a eles destinada.	Art. 249. Deixar de conduzir ***pela direita da pista***, junto à guia da calçada ***ou ao acostamento***, em fila única, ***os ciclomotores e*** os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver faixa a eles destinada.	Art. 246. Deixar de conduzir ***pelo bordo da pista de rolamento***, junto à guia da calçada, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver ***acostamento ou*** faixa a eles destinados.
INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 231. Deixar de desviar o veículo para o acostamento das vias rurais, para embarque ou desembarque de passageiros, carga, descarga, ou pesagem. INFRAÇÃO: grave PENALIDADE: multa		
Art. 232. Bloquear a via pública com o veículo. INFRAÇÃO: grave PENALIDADE: multa e apreensão do veículo		
Art. 233. Transportar no ônibus carga excedente ao limite estabelecido no art. 85 deste Código.	Art. 250. Transportar no ônibus passageiro ou carga excedente ao limite estabelecido no art. *103* deste Código.	Art. 247. Transportar no ônibus passageiro ou carga excedente ao limite estabelecido no art. *100* deste Código.
INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave	INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção para o transbordo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção para o transbordo	MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção para o transbordo
Art. 234. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes externas, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros.	Art. 251. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes *externas*, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros.	Art. 248. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes ***de posição***, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros ***e carga ou descarga de mercadorias.***
INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa
Art. 235. Quando o veículo estiver em movimento:	Art. 252. ***Quando o veículo estiver em movimento:***	Art. 249. ***Deixar de utilizar as luzes do veículo:***
		INFRAÇÃO: Média
		PENALIDADE: Multa
I - deixar de manter iluminada, à noite, a placa traseira;	I - deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;	III - a luz de placa, durante a noite
II - deixar de manter acesas as luz externas inclusive faróis de **luz baixa**, durante a noite, ou sob a chuva, neblina, cerração ou quando má visibilidade:	II - deixar de manter acesa a luz baixa: **a) durante a noite;** **b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública;** **c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte**	I - ***em circulação***, a luz baixa: **a) durante a noite *em vias providas de iluminação pública;*** ***b) diuturnamente*** nos túneis, ***mesmo providos de iluminação pública;***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas; d) de dia e de noite, tratando-se de ciclomotores; III - deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;	c) ***diuturnamente***, quando se tratar de veículo de transporte coletivo de passageiros, ciclomotores, ***motonetas e motocicletas***; II - ***as luzes de posição***, durante o dia, quando sob chuva forte, neblina ou cerração;
		Art. 250. Utilizar as luzes do veículo:
	IV - com pisca-alerta aceso, salvo para indicar situação de emergência.	I - o pisca-alerta, ***exceto em imobilizações ou*** situações de emergência;
INFRAÇÃO: média	INFRAÇÃO: Média	
PENALIDADE: multa	PENALIDADE: Multa	
		II - baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações:
		a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo;
		b) em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta;
		c) quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca alerta.
		INFRAÇÃO: Média
		PENALIDADE: Multa
Art. 236. Dirigir o veículo:	Art. 253. Dirigir o veículo:	Art. 251. Dirigir o veículo:
I - com o braço do lado de fora;	I - com o braço do lado de fora;	I - com o braço do lado de fora;
II - transportando pessoas ou volume à sua esquerda ou entre os braços;	II - transportando pessoas, **animais** ou volume à sua esquerda ou entre os braços e **pernas**;	II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;	III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;	III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;	IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;	IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;
V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios.	V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do **veículo**;	V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;
	VI - utilizando-se de aparelhagem sonora, com fones nos ouvidos.	VI - utilizando-se ***de fones nos ouvidos conectados à*** aparelhagem sonora ***ou de telefone celular.***
INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média	INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa	PENALIDADE: Multa

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Art. 237. Conduzir o ciclo ou ciclomotores: I - rebocando outro veículo; II - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo, eventualmente para indicação de manobras; III - fazendo malabarismos; IV - transportando passageiro fora da garupa a ele destinada; V - transportando carga incompatível; VI - transportando criança que não tenha, nas circunstâncias, condição de cuidar de sua segurança pessoal. INFRAÇÃO: média PENALIDADE: multa.	VER ART. 246 (PAG.105)	VER ART. 243 (PAG.105)
	Art. 254. Bloquear a via com veículo.	Art. 252. Bloquear a via com veículo.
	INFRAÇÃO: Gravíssima	INFRAÇÃO: Gravíssima
	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo	PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo
Art. 238. É proibido ao pedestre:	Art. 255. É proibido ao pedestre:	Art. 253. É proibido ao pedestre:
I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;	I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;	I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes ou túneis, salvo onde exista permissão;	II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes ou túneis, salvo onde exista permissão;	II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;
III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;	III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;	III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;	IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;	IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;
V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;	V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;	V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;
VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica **onde esta exista..**	VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica.	VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica.
INFRAÇÃO: **cinqüenta por cento, do valor da infração de natureza leve**	INFRAÇÃO: Leve	INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: multa;	PENALIDADE: Multa, **em cinqüenta por cento do valor da infração de natureza leve**	PENALIDADE: Multa, em cinqüenta por cento do valor da infração de natureza leve.
		Art. 254. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação destas, ou de forma agressiva em

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 60.
		INFRAÇÃO: Média
		PENALIDADE: Multa,
		MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.
CAPÍTULO XIV DAS PENALIDADES	CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES	CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES
Art. 239. A autoridade de trânsito, com circunscrição sobre a via, deverá aplicar às infrações nele previstas neste Código as seguintes penalidades:	Art. 256. A autoridade de trânsito, **na esfera das competências estabelecidas neste Código** e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:	Art. 255. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:
I - advertência por escrito;	I - advertência por escrito;	I - advertência por escrito;
II - multa;	II - multa;	II - multa;
III - suspensão do direito de dirigir;	III - suspensão do direito de dirigir;	III - suspensão do direito de dirigir;
IV - apreensão do veículo;	IV - apreensão do veículo;	IV - apreensão do veículo;
V - cassação do documento de habilitação;	V - cassação do documento de habilitação;	V - cassação da Carteira *Nacional* de Habilitação;
	VI - cassação da Permissão para Dirigir;	VI - cassação da Permissão para Dirigir;
	VII - freqüência obrigatória a curso de reciclagem.	VII - freqüência obrigatória em curso de reciclagem.
§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de infração de trânsito, conforme disposições de lei.	§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.	§ 1º. A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.
§ 2º As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com a multa aplicada às infrações de natureza leve.	§ 2º As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com a multa aplicada às infrações de natureza leve, **enquanto não forem tipificadas pelo CONTRAN.**	§ 2º. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com a multa aplicada às infrações de natureza leve, enquanto não forem tipificadas ***pela legislação complementar ou resoluções do*** CONTRAN.
	§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.	§ 3º. A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades ***executivos de trânsito*** responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.
Art. 240. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo **ou a ambos**, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.	Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, **ao embarcador e ao transportador**, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.	Art. 256. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.
§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em	§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em	§ 1º. Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.	infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.	infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.
§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.	§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.	§ 2º. Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.
§ 3º Aos condutores caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.	§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.	§ 3º. Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.
§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa à expedição da carga com excesso de peso do declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto, **pagas as multas pelo proprietário do veículo.**	§ 4º O embarcador é responsável pela infração **relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso** declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto **for inferior àquele aferido.**	§ 4º. O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos e/ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.
§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de cargas com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.	§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de cargas com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.	§ 5º. O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de cargas com excesso de peso nos eixos e/ou no peso bruto total, quando a carga proveniente de mais de um embarcador.
§ 6º O transportador e o embarcador são responsáveis solidariamente pela infração relativa transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total	§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso **declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.**	§ 6º. O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.
	§ 7º Não sendo imediata a identificação do condutor infrator, o proprietário do veículo terá 30 (trinta) dias de prazo após a notificação da penalidade para apresentá-lo, na forma que dispuser o CONTRAN, no fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.	§ 7º. Não sendo imediata a identificação do condutor infrator, o proprietário do veículo terá 30 (trinta) dias de prazo após a notificação da penalidade para apresentá-lo, na forma que dispuser o CONTRAN, no fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.
	§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do condutor infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao veículo no valor de 10 (dez) vezes a penalidade original.	§ 8º. Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do condutor infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao veículo no valor de 10 (dez) vezes a penalidade original.
Art. 241. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:	Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:	Art. 257. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
I - infração de natureza GRAVÍSSIMA, punida com multas de valor correspondente a **200 UFIRs**;	I - infração de natureza GRAVÍSSIMA, punida com multa de valor correspondente a **180 (cento e oitenta) UFIR**;	I - infração de natureza GRAVÍSSIMA, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;
II - infração de natureza GRAVE, punida com multas de valor correspondente a 120 UFIRs;	II - infração de natureza GRAVE, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;	II - infração de natureza GRAVE, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;
III - infração de natureza MÉDIA, punida com multas de valor correspondente a 80 UFIRs;	III - infração de natureza MÉDIA, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;	III - infração de natureza MÉDIA, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;
IV - infração de natureza LEVE, punida com multas de valor correspondente a **40 UFIRs**.	IV - infração de natureza LEVE, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinqüenta) UFIR.	IV - infração de natureza LEVE, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinqüenta) UFIR;
§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês, pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.	§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.	§ 1º. Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.
§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador é o previsto neste Código.	§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador **ou índice adicional específico** é o previsto neste Código.	§ 2º. Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.
§ 3º Se o infrator cometer a mesma infração mais de uma vez no período de **seis meses**, o valor das multas respectivas será **dobro da primeira.**	§ 3º Se o infrator cometer a mesma infração mais de uma vez no período de **12 (doze) meses**, o valor da multa respectiva **será multiplicado pelo número de infrações cometidas.**	§ 3º. Se o infrator cometer a mesma infração mais de uma vez no período de 12 (doze) meses, o valor da multa respectiva será multiplicado pelo número de infrações cometidas.
	§ 4º Em se tratando do cometimento de infrações continuadas, a aplicação da penalidade poderá ser renovada a cada *6 (seis) horas.*	§ 4º. Em se tratando de cometimento de infrações continuadas, a aplicação da penalidade poderá ser renovada a cada *4 (quatro) horas.*
§ 4º O disposto neste artigo não se aplica à infração de que trata o art. 216, inciso XXII, deste Código.		
	Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:	Art. 258. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:
	I - gravíssima - 7 (sete) pontos;	I - gravíssima - 7 (sete) pontos;
	II - grave - 5 (cinco) pontos;	II - grave - 5 (cinco) pontos;
	III - média - 4 (quatro) pontos;	III - média- 4 (quatro) pontos;
	IV - leve - 3 (três) pontos.	IV - leve- 3 (três) pontos.
	§ 1º Sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, será *penalizado* com uma nova multa no valor de 1.000 (mil) UFIR.	§ 1º. Sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, será *apenado* com uma nova multa no valor de 1.000 (mil) UFIR.
	§ 2º A imposição da multa prevista no parágrafo anterior elimina apenas os 20 (vinte) pontos computados para fins das multas subseqüentes.	§ 2º. A imposição da multa prevista no parágrafo anterior elimina apenas os 20 (vinte) pontos computados para fins das multa subsequentes.
Art. 242. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão	Art. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão	Art. 259. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração.	**ou entidade** de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, **de acordo com a competência estabelecida neste Código.**	ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.
§ 1º Quando a infração for cometida em localidade diversa daquela onde foi licenciado o veículo, a notificação será remetida, pelo órgão de trânsito do lugar onde se verificou a infração, ao do licenciamento do veículo.	**§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação** diversa daquela do licenciamento do veículo **poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.**	§ 2º. As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.
§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser pagas no ato da autuação, sem prejuízo dos recursos previstos neste Código.	§ 3º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser ***pagas*** no ato da autuação, sem prejuízo dos recursos previstos neste Código.	**§ 3º. As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser *cobradas* no ato da autuação, sem prejuízo dos recursos previstos neste Código.**
§ 3º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.	§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.	§ 4º. Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.
	§ 5º As multas impostas a condutores de veículos pertencentes a pessoa jurídica de direito público ou privado deverão ser comunicadas às respectivas entidades para ser providenciado o desconto em folha de pagamento do salário, vencimento ou remuneração do infrator e serão recolhidas em favor do órgão ou entidade de trânsito autuador.	**SUPRIMIDO**
Art. 243. As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.	§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão **arrecadadas** e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.	§ 1º. As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.
Art. 244. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de **dois anos** e, no caso de **reincidência pelo dobro deste prazo.**	Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de **um ano** e, no caso de **reincidência no período de 12 meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos.**	Art. 260. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de 12 meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, ***segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.***
§ 1º No caso de reincidência, por três vezes, no período de doze meses, de infração de natureza GRAVÍSSIMA, será aplicada a penalidade previsto no "caput" deste artigo, sem prejuízo da multa.		

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
§ 2º No caso de reincidência, por quatro vezes, no período de doze meses de infração de natureza GRAVE, ser-lhe-á aplicada a penalidade de suspensão do direito de dirigir, por prazo compatível com o número de reincidências, sem prejuízo da multa.		
	§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuando-se aqueles especificados no art. *263*, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, prevista no art. *259*.	§ 1º. Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuando-se aqueles especificados no art. *262*, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, prevista no art. *258*.
§ 3º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem, **quando for o caso**.	§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.	§ 2º. Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.
Art. 245. O veículo apreendido será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, até que sejam sanadas as irregularidades motivadoras da apreensão, após o que será **prontamente liberado**. § 1º A estadia do veículo em depósito ocorrerá às expensas do proprietário ou responsável pelo veículo.	Art. 262. O veículo apreendido será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, ***até que sejam sanadas as irregularidades motivadoras da apreensão.***	Art. 261. O veículo apreendido ***em decorrência de penalidade aplicada*** será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, ***com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de 1 (um) a 30 (trinta) dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.***
§ 2º Se a irregularidade demandar providência que não possa ser **sanada** no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinalando prazo para sua reapresentação e vistoria.	§ 1º Se a irregularidade demandar providência que não possa ser **tomada** no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinalando prazo para sua reapresentação e vistoria.	**SUPRIMIDO**
§ 3º No caso de infração em que é aplicável a pena de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.	§ 2º No caso de infração em que seja aplicável a pena de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.	§ 1º. No caso de infração em que seja aplicável a pena de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.
	§ 3º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação específica.	§ 2º. A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação específica.
		§ 3º A retirada dos veículos apreendidos fica condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.
Art. 246. A cassação da **Carteira Nacional de Habilitação** dar-se-á:	Art. 263. A cassação do **documento de habilitação** dar-se-á:	Art. 262. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:
I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;	I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;	I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso nos **arts. 152, 154, 161, 162 e 163** deste Código;	II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no **inciso III do art. 168 e nos arts. 169, 170, 171, 178, 179 e 180** deste Código;	II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. *161* e nos arts. *162, 163, 164, 172, 173 e 174* deste Código;
		III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 159.
III - quando constatada, em processo administrativo, irregularidade na sua expedição.	III - quando constatada, em processo administrativo, irregularidade na sua expedição.	§ 1º. Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição ***do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o cancelamento do mesmo.***
Parágrafo único. Decorridos dois anos da cassação da **Carteira Nacional de Habilitação**, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.	Parágrafo único. 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.	§ 2º. Decorridos dois anos da cassação ***da Carteira Nacional de Habilitação***, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
	Art. 264. A cassação da Permissão para Dirigir dar-se-á no caso de cometimento de infração grave ou gravíssima, ou ainda, na reincidência em infração média.	Art. 263. A cassação da Permissão para Dirigir dar-se-á no caso de cometimento de infração grave ou gravíssima, ou ainda, na reincidência em infração média.
Art. 247. As penas de suspensão do direito de dirigir e de cassação da **Carteira Nacional de Habilitação** serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.	Art. 265. As penas de suspensão do direito de dirigir e de cassação do **documento de habilitação** serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.	Art. 264. As penas de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.
Art. 248. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.	Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.	Art. 265. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.
Art. 249. A penalidade de multa, quando a infração cometida for de natureza leve ou média, não sendo reincidente o infrator, nos últimos doze meses e em circunstâncias que a autoridade entender mais educativa, poderá ser substituída pela advertência.	Art. 267. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, **passível de ser *penalizada* com multa**, não sendo reincidente o infrator nos últimos doze meses, quando a autoridade, **considerando o prontuário do infrator**, entender esta providência como	Art. 266. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser ***punida*** com multa, não sendo reincidente o infrator, ***na mesma infração***, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	mais educativa.	esta providência como mais educativa.
§ 1º A advertência será feita por escrito, **pela autoridade de trânsito do domicílio ou residência do infrator.**	§ 1º A aplicação da advertência por escrito **não elide o acréscimo do valor da multa previsto no § 3º do art. 258, imposta por infração posteriormente cometida.**	§ 1º. A aplicação da advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa prevista no § 3º do art. *257*, imposta por infração posteriormente cometida.
§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança de **circulação** viária, a critério da autoridade de trânsito.	§ 2º O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.	§ 2º. O disposto neste artigo aplica-se igualmente aos pedestres, podendo a multa ser transformada na participação do infrator em cursos de segurança viária, a critério da autoridade de trânsito.
Art. 250. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:	Art. 268. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:	Art. 267. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:
I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;	I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;	I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;
II -quando reincidente em infração de natureza gravíssima;		
	II - quando suspenso do direito de dirigir;	II - quando suspenso do direito de dirigir;
III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo criminal;	III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;	III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;	IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;	IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;	V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;	V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;
	VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.	VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.
CAPÍTULO XV DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS	**CAPÍTULO XVII** DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS	CAPÍTULO XVII DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS
Art. 251. A autoridade de trânsito ou seus agentes deverão adotar as seguintes medidas administrativas, dentro da esfera de suas atribuições:	Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, **na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição,** deverá adotar as seguintes medidas administrativas:	Art. 268. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:
I - retenção do veículo;	I - retenção do veículo;	I - retenção do veículo;
II - remoção do veículo;	II - remoção do veículo;	II - remoção do veículo;
	III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;	III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
	IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;	IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;
IV - recolhimento do Certificado de Registro;	V - recolhimento do Certificado de Registro;	V - recolhimento do Certificado de Registro;
V - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;	VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;	VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
VI - realização de exames de aptidão física, psicológica, legislação e prática de direção;	VII - realização de exames de aptidão física, **mental,** psicológica, de legislação, de prática de **primeiros socorros** e direção **veicular;**	VII - realização de exames de aptidão física, mental, psicológica, de legislação, de prática de primeiros socorros e direção veicular;
VII - transbordo do excesso de carga;	VIII - transbordo do excesso de carga;	VIII - transbordo do excesso de carga;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
VIII - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;	IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;	IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
IX - freqüência a curso de reciclagem;		
X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas faixas de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.	X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.	X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.
§ 1º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X deste artigo o disposto nos **art. 288 deste Código**, no que couber.	§ 3º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X deste artigo o disposto nos **arts. 271 e 316**, no que couber.	§ 4º. Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X deste artigo o disposto nos arts. ***270 e 327***, no que couber.
§ 2º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.	§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.	§ 1º. A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.
	§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações ***elencadas*** neste Código, possuindo caráter complementar a estas.	§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações ***estabelecidas*** neste Código, possuindo caráter complementar a estas.
		§ 3º. São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.
	Art. -270. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.	Art. 269. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.
Art. 252 Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação, **lavrando-se o competente auto de infração.**	§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.	§ 1º. Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.
§ 1º Não sendo possível sanar a **irregularidade** no local da **infração**, o veículo será recolhido ao depósito pelo **condutor, proprietário, ou outro meio disponível aplicando-se neste caso o disposto no art. 244, § 2º.**	§ 2º Não sendo possível sanar a **falha no local**, o veículo poderá ser retirado por **condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.**	§ 2º. Não sendo possível sanar a falha no local, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.
§ 2º A restituição dos veículos **apreendidos** só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação específica.	Art. 271. Parágrafo único. A restituição dos **veículos removidos** só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na	Art. 270. Parágrafo único. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	legislação específica.	legislação específica.
	Art. 270. § 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade ***penalizadores***, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.	Art. 269. § 3º. O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade ***aplicadores das medidas administrativas***, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.
	Art. 270. § 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. ***262***.	Art. 269. § 4º. Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. ***261***.
Art. 253. Não se dará a apreensão quando o veículo de transporte coletivo estiver transportando passageiros ou quando **veículo de qualquer classe** estiver transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.	Art. 270. § 5º **A critério do agente, não se dará a *apreensão* imediata**, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.	Art. 269. § 5º. A critério do agente, não se dará a ***retenção*** imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.
Art. 254. O veículo será **recolhido**, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo **órgão penalizador**, às **expensas do proprietário.**	Art. 271. O veículo será **removido**, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo **órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.**	Art. 270. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.
Art. 255. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação dar-se-á mediante recibo, nos casos previstos neste Código. Parágrafo único. **No caso de infração em que é aplicado a penalidade de suspensão do direito de dirigir, o agente da autoridade de trânsito poderá recolher a Carteira Nacional de Habilitação no ato da autuação do infrator, encaminhando-a à autoridade competente para aplicar a penalidade**	Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, **quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração.** Parágrafo único. **O recolhimento da Permissão para Dirigir dar-se-á nas mesmas condições estabelecidas neste Código para o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação.**	Art. 271. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e da Permissão para Dirigir dar-se-ão mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração.
Art. 256. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, quando:	Art. 273. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, **além dos casos previstos neste Código**, quando:	Art. 272. O recolhimento do Certificado de Registro dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:
I - **constatada** sua inautenticidade ou adulteração;	I - **houver suspeita** de inautenticidade ou adulteração;	I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.	II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.	II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.
Art. 257. O recolhimento do Certificado de Licenciamento	Art. 274. O recolhimento do Certificado de Licenciamento	Art. 273. O recolhimento do Certificado de Licenciamento

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
Anual dar-se-á mediante recibo, quando:	Anual dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código, quando:	Anual dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos neste Código quando:
I - **constatada** sua inautenticidade ou adulteração;	I - **houver suspeita** de inautenticidade ou adulteração;	I - houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;
II - se o prazo de licenciamento estiver vencido;	II - se o prazo de licenciamento estiver vencido;	II - se o prazo de licenciamento estiver vencido;
III - no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local.	III - no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local.	III - no caso de retenção do veículo, se a irregularidade não puder ser sanada no local.
Art. 258. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do **responsável** pelo veículo, sem prejuízo da multa aplicável.	Art. 275. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do **proprietário** do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.	Art. 274. O transbordo da carga com peso excedente é condição para que o veículo possa prosseguir viagem e será efetuado às expensas do proprietário do veículo, sem prejuízo da multa aplicável.
	Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estadia.	Parágrafo único. Não sendo possível desde logo atender ao disposto neste artigo, o veículo será recolhido ao depósito, sendo liberado após sanada a irregularidade e pagas as despesas de remoção e estadia.
Art. 259. A concentração de **quatro** decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor do veículo se **acha** sob influência do estado de embriaguez.	Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor do veículo se acha ***em estado de embriaguez.***	Art. 275. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha ***impedido de dirigir veículo automotor.***
Art. 260. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito com vítimas, ou que for alvo de fiscalização de trânsito, em razão de infração cometida, que tenha **comportamento, evidências ou circunstâncias que gerem fundada suspeita de embriaguez**, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou a qualquer outro exame que por meios técnicos e científicos possam certificar seu estado.	Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito com vítima ou que for alvo de fiscalização de trânsito, que gere suspeita ***de embriaguez***, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou a qualquer outro exame que por meios técnicos ou científicos permitam certificar seu estado, **na forma regulamentada pelo CONTRAN.**	Art. 276. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito com vítima ou que for alvo de fiscalização de trânsito, que gere suspeita ***de haver excedido os limites previstos no art. 275***, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou a qualquer outro exame que por meios técnicos ou científicos permitam certificar seu estado, na forma regulamentada pelo CONTRAN.
Parágrafo único. Medidas correspondentes se aplica no caso de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.	Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de **suspeita** de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.	Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogos.
Art. 261. No caso de fuga do infrator à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as **capituladas no art. 195**, deste Código.	Art. 278 Parágrafo único. No caso de fuga do infrator à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas **no art. 213.**	Art. 277. Parágrafo único. No caso de fuga do condutor à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja localizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. ***209.***
Art. 262. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo o veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade	Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo o veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade	Art. 277. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo veículo à pesagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
prevista no art. 195 deste Código, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.	prevista no art. 212 deste Código, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.	prevista no art. *208* deste Código, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.
Art. 263. Em caso de acidente com vítima envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, o policial que primeiro chegar ao local deve retirar o disco registrador e entregá-lo ou encaminhá-lo ao perito encarregado do levantamento pericial ou à autoridade encarregada da instauração do inquérito policial ou onde for registrada a ocorrência do acidente.	Art. 279. Em caso de acidente com vítima envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, ***o agente que primeiro chegar ao local deve retirar o disco ou unidade armazenadora do registro e entregá-lo ou encaminhá-lo ao perito encarregado do levantamento pericial ou à autoridade encarregada da instauração do inquérito policial ou onde for registrada a ocorrência do acidente.***	Art. 278. Em caso de acidente com vítima, envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, ***somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro.***
CAPÍTULO XVI DO PROCESSO ADMINISTRATIVO	CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO	CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO
Seção I Da Autuação	Seção I Da Autuação	Seção I Da Autuação
Art. 264. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, na presença do infrator, do qual constará:	Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, na presença do infrator, do qual constará:	Art. 279. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, na presença do infrator, do qual constará:
I - tipificação da infração;	I - tipificação da infração;	I - tipificação da infração;
II - local, data e hora do cometimento da infração;	II - local, data e hora do cometimento da infração;	II - local, data e hora do cometimento da infração;
III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca **e modelo de fabricação, o prontuário do condutor e outros elementos necessários, conforme as circunstâncias, para identificação do infrator e do veículo.**	III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca **e espécie**, e outros elementos julgados necessários para sua identificação;	III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários para sua identificação;
	IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;	IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;
IV - identificação da autoridade ou agente autuador e do órgão com circunscrição sobre a via onde ocorrer a infração;	V - identificação do órgão ou **entidade** e da autoridade ou agente autuador **ou equipamento que comprovar a infração;**	V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
V - assinatura do infrator.	VI - assinatura do infrator, **valendo esta como notificação do cometimento da infração.**	VI - assinatura do infrator, ***sempre que possível,*** valendo esta como notificação do cometimento da infração.
VI - a notificação para recolhimento do valor da multa em trinta dias ou apresentação de defesa em igual prazo.		
§ 1º A recusa de receber a notificação ou de aposição de assinatura pelo infrator, certificada pelo agente no auto de infração, constituirá indício de que a transgressão foi cometida.	§ 1º A recusa de receber a notificação ou de aposição de assinatura pelo infrator, certificada pelo agente no auto de infração, constituirá indício de que a transgressão foi cometida.	§ 1º. A recusa de receber a notificação ou de aposição de assinatura pelo infrator, certificada pelo agente no auto de infração, constituirá indício de que a transgressão foi cometida.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
§ 2º A infração poderá ser comprovada por declaração do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio de prova tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.	§ 2º A infração poderá ser comprovada por declaração da **autoridade** ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.	§ 2º. A infração poderá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.
§ 3º Ocorrendo fuga do infrator, ou não sendo possível sua autuação em flagrante, **por razões de segurança**, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade, informando todos os dados a respeito do veículo e seu condutor, além dos constantes nos incisos I, II e III do *caput* deste artigo, conhecidos, para o procedimento previsto no **§ 2º do art. 265.**	§ 3º ***Ocorrendo fuga do infrator, ou não sendo possível sua autuação em flagrante***, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade, no próprio auto, informando os dados a respeito do veículo ***e seu condutor***, além dos constantes nos incisos I, II e III deste artigo, conhecidos, para o procedimento previsto no **art. 282.**	***§ 3º. Não sendo possível colher a assinatura do infrator,*** o agente de trânsito relatará o fato à autoridade, no próprio auto ***de infração,*** informando os dados a respeito do veículo além dos constantes nos incisos I, II e III deste artigo, para o procedimento previsto no art. ***280.***
		§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.
Art. 265. Qualquer pessoa pode, e as autoridades e seus agentes devem comunicar, por escrito, ao órgão de trânsito com circunscrição sobre a via, o cometimento de qualquer infração prevista na legislação de trânsito, presenciada, qualificando-se e indicando endereço completo e telefone.	Art. 281. Qualquer pessoa pode e as autoridades e seus agentes devem comunicar, por escrito, ao órgão **ou entidade** de trânsito com circunscrição sobre a via o cometimento de qualquer infração prevista na legislação de trânsito, presenciada, qualificando-se e indicando endereço completo e telefone.	**SUPRIMIDO**
§ 1º A comunicação deverá conter dados indicativos do veículo, local, data, hora e circunstâncias em que a infração foi praticada e, se possível, a identificação do condutor e os meios de prova necessários.	§ 1º A comunicação deverá conter dados indicativos do veículo, local, data, hora e circunstâncias em que a infração foi praticada, identificação do condutor, se possível, e os meios de prova necessários, **na forma disposta pelo CONTRAN.**	**SUPRIMIDO**
§ 2º Recebida a comunicação, a autoridade de trânsito, considerando-a consistente, notificará o infrator para ciência e apresentação da defesa em trinta dias, prosseguindo-se na forma do art. 268, **§ 1º e 2º**, deste Código.	§ 2º Recebida a comunicação, a autoridade de trânsito, considerando-a consistente, notificará o infrator para ciência e apresentação da defesa em trinta dias, prosseguindo-se na forma do **art. 282** e seguintes deste Código.	**SUPRIMIDO**
Seção II Do Julgamento	Seção II Do Julgamento **das Autuações e Penalidades**	Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades
Art. 266. As autuações por infrações previstas neste Código serão julgadas pela autoridade competente para aplicação de	Art. 282. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição,	Art. 280. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição,

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
penalidade	julgará a consistência do auto de infração, aplicando a penalidade cabível.	julgará a consistência do auto de infração, aplicando a penalidade cabível.
Art. 267. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá reduzir o prazo de suspensão do direito de dirigir veículo, mediante a comprovada participação do infrator em curso de reciclagem, com aproveitamento.		
Art. 268. No caso de multa a autoridade competente examinará o auto de infração e, verificando sua regularidade e consistência, aplicará a penalidade, expedindo a notificação ao infrator, quando não notificado na forma do **art. 264**, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure ao infrator a ciência da autuação para, **no prazo de trinta dias, efetuar o recolhimento do valor da multa ou se quiser, oferecer defesa escrita.**	Art. 283. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao infrator por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure ao infrator a ciência da imposição da penalidade.	Art. 281. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao infrator ou ao proprietário do veículo por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure ao infrator a ciência da imposição da penalidade.
§ 1º A notificação prevista no *caput* deste artigo, devolvida por não atualização do endereço do proprietário do veículo ou do condutor infrator, será considerada válida para efeito deste Código.	§ 1º A notificação prevista neste artigo, devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo com o qual a infração foi cometida, será considerada válida para todos os efeitos.	§ 1º. A notificação prevista neste artigo, devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo com o qual a infração foi cometida, será considerada válida para todos os efeitos.
§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores.	§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, **no caso de multa.**	§ 2º. A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.
	Art. 284. Na notificação prevista no artigo anterior deverá constar a data do término do prazo para apresentação ***de defesa*** pelo responsável pela infração, que nunca será inferior a trinta dias contados da data da imposição da penalidade.	Art. 282. Na notificação prevista no artigo anterior deverá constar a data do término do prazo para apresentação ***de recurso*** pelo responsável pela infração, que nunca será inferior a trinta dias contados da data da imposição da penalidade.
	Parágrafo único. No caso de penalidade de multa, a data estabelecida neste artigo será a data para o recolhimento de seu valor.	Parágrafo único. No caso de penalidade de multa, a data estabelecida neste artigo será a data para o recolhimento de seu valor.
	Art. 285. O infrator que efetuar o recolhimento do valor da multa até a data de vencimento expressa na notificação, poderá fazê-lo por 80% (oitenta por cento) do seu valor.	Art. 283. O infrator que efetuar o recolhimento do valor da multa até a data de vencimento expressa na notificação, poderá fazê-lo por 80% (oitenta por cento) do seu valor.
Art. 269. O infrator que não efetuar o recolhimento do valor da multa no prazo estabelecido no *caput* do artigo anterior	Parágrafo único. O infrator que não efetuar o recolhimento do valor da multa no prazo estabelecido deverá fazê-lo pelo	Parágrafo único. O infrator que não efetuar o recolhimento do valor da multa no prazo estabelecido deverá fazê-lo pelo

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
deverá fazê-lo com valor atualizado à data do pagamento pelo número de UFIRs.	valor atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR disposto no art. 258.	valor atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR disposto no art. *257.*
Art. 270. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:	Art. 286. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:	Art. 280. Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:
I - se considerado inconsistente ou irregular;	I - se considerado inconsistente ou irregular;	I - se considerado inconsistente ou irregular;
II - se, no prazo trinta dias, não for expedida a notificação da penalidade ao infrator.	II - se, no prazo máximo de sessenta dias, não for imposta a penalidade e expedida sua notificação ao infrator.	II - se, no prazo máximo de sessenta dias, não for imposta penalidade e expedida sua notificação ao infrator.
Art. 271. Se a infração for punível com suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo ou cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator será notificado, para no prazo de trinta dias oferecer defesa, que será apreciada em dez dias.		
Art. 272. Se o infrator oferecer defesa no prazo legal, o recolhimento da multa poderá ocorrer após o julgamento da autuação.	Art. 288. Se o infrator oferecer defesa no prazo legal, o recolhimento da multa poderá ocorrer após o julgamento do recurso, respeitado o estabelecido no parágrafo único do art. 285.	Art. 285. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor. § 1º. No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 283.
Parágrafo único. Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar defesa, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada por índice oficial, se julgado improcedente o auto de infração.	Parágrafo único. Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar *defesa*, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais, se julgado improcedente *o auto de infração.*	§ 2º. Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar *recurso*, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais, se julgada improcedente *a penalidade.*
Art. 273. Das decisões que julgar procedente o auto de infração caberá recurso, no prazo de trinta dias , para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI, que deverá julgá-lo em igual prazo.	Art. 287. Da penalidade aplicada caberá recurso pelo responsável pela infração, até a data de vencimento expressa na notificação, para a JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.	Art. 284. *O recurso previsto no artigo 282 será interposto pelo responsável pela infração perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remeterá à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.*
§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo e somente será admitido, no caso de aplicação de multa, feita a prova, no prazo de interposição, de depósito do valor correspondente.	Art. 287. § 1º O recurso não terá efeito suspensivo. Art. 290. 2º No caso de penalidade de multa, o recurso somente será admitido feita a prova do recolhimento de seu valor.	Art. 284. § 1º. O recurso não terá efeito suspensivo. Art. 287. Parágrafo único. No caso de penalidade de multa, o recurso somente será admitido feita a prova do recolhimento de seu valor.
§ 2º A autoridade recorrida remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subseqüentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.	Art. 287. § 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subseqüentes à sua apresentação, e, se o entender	Art. 284. § 2º. A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.	fato no despacho de encaminhamento.
§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade competente para fazê-lo, de ofício ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.	§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.	§ 3º. Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.
Art. 274. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, a defesa poderá ser apresentada **no local da infração ou onde o infrator tiver residência ou domicílio.**	Art. 289. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, a defesa poderá ser apresentada **junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.**	Art. 286. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentada junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.
Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber a defesa deverá remetê-la, **imediatamente** à autoridade do local da autuação, acompanhada das **informações** dos prontuários **indispensáveis** ao julgamento.	Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber a ***defesa*** deverá remetê-la, **de pronto**, à autoridade que impôs a penalidade, acompanhada das **cópias** dos prontuários **necessários** ao julgamento.	Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o ***recurso*** deverá remetê-la, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhada das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.
Art. 275. Do **indeferimento do recurso cabe pedido de reconsideração dirigido ao Presidente da JARI, no prazo de quinze dias contados da publicação ou da notificação.**	Art. 290. **Das decisões da JARI cabe recurso do não provimento pelo responsável pela infração, e do provimento, pela autoridade que impôs a penalidade, no prazo de trinta dias contados da publicação ou da notificação da decisão.**	Art. 287. Das decisões da JARI cabe recurso do não provimento pelo responsável pela infração, e do provimento, pela autoridade que impôs a penalidade, no prazo de trinta dias contados da publicação ou da notificação da decisão.
§ 1º Das decisões da JARI, em casos de apreensão por mais de seis meses ou cassação da Carteira Nacional de Habilitação ou ainda **de inaptidão física ou psicológica**, cabe recurso **ao órgão normativo colegiado do Estado ou Distrito Federal** no prazo de trinta dias, que o apreciará em igual prazo.	§ 1º Das decisões da JARI, em caso de apreensão por mais de seis meses ou cassação da Carteira Nacional de Habilitação ou ainda de penalidades por infrações gravíssimas, cabe recurso **ao CONTRAN, em se tratando de órgão ou entidade de trânsito da União, ao CETRAN, se de órgão ou entidade de trânsito estadual ou municipal e ao CONTRANDIFE, se de órgão ou entidade de trânsito do Distrito Federal** no prazo de trinta dias, que o apreciará em igual prazo.	**SUPRIMIDO**
	Art. 291. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado ***pela JARI*** no prazo de trinta dias:	Art. 288. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:
	I - em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidades por infrações gravíssimas: a) pelo CONTRAN, em se tratando de penalidade imposta	I - em caso se tratando de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União: a) - em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	por órgão ou entidade de trânsito da União;	
	b) pelos CETRAN, se de órgão ou entidade de trânsito estadual ou municipal; c) pelo CONTRANDIFE, se de órgão ou entidade de trânsito do Distrito Federal;	II - em se tratando de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRANDIFE, respectivamente.
	II - nos demais casos, por colegiado especial composto pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta.	Art. 288. I - b) nos demais casos, por colegiado especial composto pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;
	Parágrafo único. Quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.	Parágrafo único. No caso da alínea b do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.
	Art. 292. A apreciação do recurso previsto no art. *290* encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.	Art. 289. A apreciação do recurso previsto no art. *287* encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.
Art. 276. As penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.	Parágrafo único. **Esgotados os recursos,** as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.	Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.
	CAPÍTULO XIX DOS CRIMES Seção I Das Disposições Gerais	CAPÍTULO XIX DOS CRIMES ***DE TRÂNSITO*** Seção II Das Disposições Gerais
	Art. 293. Aplicam-se aos crimes previstos neste Código as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal sempre que não disposto de forma contrária neste Capítulo.	Art. 290. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, ***se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26.9.95, no que couber.***
		Art. 291. A suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor pode ser imposta como pena principal, isolada ou cumulativamente com outras penas.
		Art. 292. A pena de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		tem a duração de dois meses a cinco anos.
		§ 1º Transitada em julgado a sentença condenatória, o réu será intimado a devolver à autoridade judiciária, em 48 horas, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.
		§ 2º A pena de suspensão ou de proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor não se inicia enquanto o sentenciado, por efeito de condenação penal, estiver recolhido a estabelecimento prisional.
	Art. 294. Em qualquer fase do ***inquérito policial ou da instrução criminal***, o Juiz poderá decretar fundamentadamente a interdição temporária do direito de dirigir veículo, no caso de inquérito policial, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade policial e, no curso do processo, de ofício ou a requerimento do Ministério Público, cabendo desta decisão recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.	Art. 293. Em qualquer fase da ***investigação ou da ação penal, havendo necessidade para a garantia da ordem pública,*** poderá o juiz, ***cautelarmente***, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade policial, decretar, em decisão motivada, a ***suspensão da permissão ou da habilitação para dirigir veículo automotor, ou a proibição de sua obtenção.*** Parágrafo único. ***Da decisão que decretar a suspensão ou a proibição cautelar, ou da que indeferir o requerimento do Ministério Público,*** caberá recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.
	Art. 295. A ***interdição*** para ***conduzir*** veículo será sempre comunicada ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou o réu for domiciliado ou residente, e ***ao órgão nacional de trânsito.***	Art. 294. A ***suspensão*** para ***dirigir*** veículo ***automotor ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação*** será sempre comunicada pela ***autoridade judiciária ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN,*** e ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou réu for domiciliado ou residente.
		Art. 295. Se o réu for reincidente na prática de crime previsto neste Código, o juiz poderá aplicar a pena de suspensão da permissão ou habilitação para dirigir veículo automotor, sem prejuízo das demais sanções penais cabíveis.
		Art. 296. A pena de multa reparatória consiste no pagamento, mediante depósito judicial em favor da vítima, ou seus sucessores, de quantia calculada com base no disposto no art. 49, § 1º, do Código Penal, sempre que

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		houver prejuízo material resultante do crime.
		§ 1º A multa reparatória não poderá ser superior ao valor do prejuízo demonstrado no processo.
		§ 2º Aplica-se à multa reparatória o disposto nos artigos 50 a 52 do Código Penal.
		§ 3º Na indenização civil do dano, o valor da multa reparatória será descontado.
	Art. 296. São circunstâncias que sempre agravam as penas dos delitos de trânsito, *quando não constituem ou qualifiquem o crime*, ter o agente cometido a infração:	Art. 297 São circunstâncias que sempre agravam as penas dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração:
	I - com risco de grave dano patrimonial a terceiros;	I) com dano potencial ***para duas ou mais pessoas ou com grande risco*** de grave dano patrimonial a terceiros;
	II - utilizando o veículo com placa falsa ou adulterada, *tendo conhecimento desse fato;*	II) utilizando o veículo ***sem placas,*** com placas falsas ou adulteradas;
		III) sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;
	III - com Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo;	*IV)* com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo;
	IV - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres, *exceto para acessar ou sair de imóvel lindeiro;*	VII) sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.
	V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga.	V) quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga;
		VI) utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;
	Art. 297. Nas infrações penais de que trata este Código, não se *considera* circunstância atenuante *ser o agente menor de 21 (vinte e um) anos de idade, por ocasião do evento.*	Art. 298. Nas infrações penais de que trata este Código não ***constitui*** circunstância atenuante ***o fato de contar o condutor do veículo menos de 21 (vinte e um) anos, na data do evento, ou mais de 70 (setenta), na data da sentença.***
	Art. 298. O juiz poderá deixar de aplicar a pena se as conseqüências da infração *atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.*	Art. 299. ***Nas hipóteses de homicídio culposo e lesão corporal culposa,*** o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as conseqüências da infração atingirem, ***exclusivamente, o***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		cônjuge ou companheiro, ascendente, descendente, irmão e afim em linha reta, do condutor do veículo.
	Art. 299. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.	**SUPRIMIDO**
	Parágrafo único. O socorro pronto e integral prestado à vítima é circunstância atenuante da pena.	**SUPRIMIDO**
	SEÇÃO II DOS CRIMES EM ESPÉCIE	Seção II Dos Crimes em Espécie
	Art. 300. Constitui crime:	**SUPRIMIDO**
	I - dirigir veículo na via sem possuir Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir, ou ainda se cassado ou suspenso o direito de dirigir:	**SUPRIMIDO**
	PENA: detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;	**SUPRIMIDO**
	II - dirigir veículo na via pondo em risco a segurança alheia:	**SUPRIMIDO**
	PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;	**SUPRIMIDO**
	III - dirigir veículo em estado de embriaguez voluntária ou culposa ou sob efeito de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:	Art. 304. Conduzir veículo automotor, na via pública, ***sob a influência do álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:***
	PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;	PENAS: Detenção, de ***seis meses a três anos***, multa e ***suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.***
	IV - confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa não habilitada, a pessoa com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou ainda a pessoa que, por seu estado físico ou psíquico, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:	Art. 309. Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu ***estado de saúde***, física ou mental, ***ou por embriaguez***, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:
	PENA: detenção, de ***1 (um) a (seis) meses***, e multa ***de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;***	PENAS: Detenção, de ***seis meses a dois anos, ou multa.***
	V - dirigir veículo na calçada ou no passeio, exceto para acessar ou sair de imóvel lindeiro:	**SUPRIMIDO**
	PENA: detenção de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa de no	**SUPRIMIDO**

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	mínimo 30 (trinta) dias-multa;	
	VI - transportar pessoa em veículo em condições perigosas:	**SUPRIMIDO**
	PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;	**SUPRIMIDO**
	VII - recusar-se o condutor de veículo, sem justa causa, a submeter-se a perícia ou exame clínico quando determinado pela autoridade:	**SUPRIMIDO**
	PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa.	**SUPRIMIDO**
	Art. 301. O art. 121 do Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º: "Art. 121 .... § 6º. No homicídio culposo, ocorrido em acidente de trânsito, dobram-se as penas se o agente: I - encontrava-se em estado de embriaguez ou sob efeitos de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica; II - não possuía habilitação ou se estava com a mesma suspensa ou ainda cassada; III - em caso de atropelamento, praticou o ato em faixa de pedestres, na calçada ou no passeio; IV - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a vítima de acidente de trânsito a que deu causa; V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte coletivo de passageiros."	**Art. 300. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:** **PENAS: Detenção, de dois a cinco anos, e suspensão *ou proibição de se obter a* permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.** **Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:** **I) não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;** **II) praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;** **III) deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente a que deu causa;** **IV) quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros.**
	Art. 302. O art. 129 do Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 9º: "Art. 129	**Art. 301. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:** **PENAS: Detenção, de quatro meses a um ano, multa e suspensão *ou proibição de se obter a* permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.**

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	§ 9º Aumenta-se a pena de um a dois terços se ocorrer qualquer das hipóteses do § 6º do art. 121."	Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.
		Art. 302. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio de autoridade pública: *PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa, se o fato não constitui elemento de crime mais grave.* *Parágrafo único. Incide nas penas do caput o condutor do veículo ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.*
		Art. 303. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída: *PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.*
		Art. 305. Vender, fornecer ou servir bebidas alcoólicas a quem saiba estar dirigindo veículo automotor ou preste a fazê-lo: *PENAS: Detenção, de três meses a um ano, ou multa.*
		Art. 306. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código: *PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.* *Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de devolver, no prazo estabelecido no § 1º do art. 292, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.*
		Art. 307. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada. *PENAS: Detenção, de seis meses a três anos, multa e*

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.
		Art. 308. Dirigir veículo automotor, na via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação, ou ainda, se cassado ou suspenso o direito de dirigir, gerando perigo de dano: *PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.*
		Art. 310. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano. *PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.*
		Art. 311. Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo automotor ou responsável por empresa de transporte, jornada de trabalho de condutor de veículo superior à permitida pela legislação específica, pondo em risco a sua própria segurança ou a de terceiros. *PENAS: Detenção, de seis meses a um ano, ou multa.* *Parágrafo único. A autoridade administrativa que tomar conhecimento do fato referido neste artigo, deverá, sob pena de responsabilidade penal e administrativa, comunicá-lo à autoridade policial competente, para o procedimento devido.*
CAPÍTULO XVII	**CAPÍTULO XX**	CAPÍTULO XX
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS	DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS
Art. 277. O prazo de notificação previsto no capítulo XVI só entrará em vigor após cento e oitenta dias contados da publicação deste Lei.	Art. 306. O prazo de notificação previsto no inciso II do art. 286 só entrará em vigor após 240 (duzentos e quarenta) dias contados da publicação desta lei.	Art. 315. O prazo de notificação previsto no inciso II do parágrafo único do art. 280 só entrará em vigor após 240 (duzentos e quarenta) dias contados da publicação desta lei.
Art. 278. As Resoluções do CONTRAN continuam em vigor naquilo em que não conflitem com a presente Lei.	Art. 304. Parágrafo único. As Resoluções do CONTRAN existentes até a data de publicação deste Código, continuam em vigor naquilo em que não conflitem com o mesmo.	Art. 313 Parágrafo único. As Resoluções do CONTRAN existentes até a data de publicação deste Código, continuam em vigor naquilo em que não conflitem com o mesmo.
Art. 279. Dentro de cento e oitenta dias, contados da publicação deste Código, o Conselho Nacional de Trânsito	Art. 304. O CONTRAN tem o prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias a partir da publicação deste Código para	Art. 313. O CONTRAN tem o prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias a partir da publicação deste Código para

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
fará a revisão de todas as Resoluções anteriores a este Código, dando prioridade àquelas que visam diminuir o número de acidentes e assegurar a proteção dos pedestres.	**expedir as Resoluções necessárias à sua melhor execução,** bem como revisar todas as Resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam diminuir o número de acidentes e assegurar a proteção de pedestres.	expedir as Resoluções necessárias à sua melhor execução, bem como revisar todas as Resoluções anteriores à sua publicação, dando prioridade àquelas que visam diminuir o número de acidentes e assegurar a proteção de pedestres.
Art. 280. O **Ministério da Educação**, o CONTRAN e a SETRAN deverão, no prazo de **cento e oitenta dias** contados da publicação desta Lei, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.	Art. 305. O **Ministério da Educação e do Desporto**, o CONTRAN e a SENATRAN deverão, no prazo de 240 **(duzentos e quarenta)** dias contados da publicação desta lei, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.	Art. 314. O Ministério da Educação e do Desporto mediante proposta do CONTRAN deverá, no prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias contados da publicação desta lei, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.
Art. 281. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos novos membros do CONTRAN no prazo de **trinta dias** da publicação deste Código.	Art. 303. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação deste Código.	Art. 312. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação deste Código.
	Art. 308. Os prazos previstos no inciso IV do art. 144, no § 1º do art. 148, no inciso III do art. 150, no § 3º do art. 258, no § 1º do art. 259, no art. 261, no inciso II do art. 263 e no art. 267, poderão ser alterados pelo CONTRAN.	**SUPRIMIDO**
Art. 282. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e psicológica, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei.	Art. 309. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e psicológica, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei.	Art. 317. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida na vigência do Código anterior, será substituída por ocasião do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e psicológica, ressalvados os casos especiais previstos nesta Lei.
Art. 283. Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até **doze meses** para a adaptação dos veículos de transporte escolar e de aprendizagem às normas **do art. 124, inciso III, e art. 142, respectivamente.**	Art. 307. Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até **um ano** para a adaptação dos veículos de ***transporte*** escolar e de aprendizagem às normas **do art. 142, inciso III, e art. 160, respectivamente.**	Art. 316. Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até um ano para a adaptação dos veículos de ***condução*** de escolares e de aprendizagem às normas do ***art. 135, inciso III, e art. 153,*** respectivamente.
	Art. 310. Enquanto não forem baixadas novas normas pelo CONTRAN, continua em vigor o disposto no art. 92 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.	Art. 318. Enquanto não forem baixadas novas normas pelo CONTRAN e respeitadas as demais normas previstas neste do Código, ***são equipamentos obrigatórios:*** ***I - Dos veículos automotores e ônibus elétricos:*** ***a) pára-choques, dianteiro e traseiro;*** ***b) protetores das rodas traseiras dos caminhões;*** ***c) espelhos retrovisores, interno e externo;*** ***d) limpadores de pára-brisa;***

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		e) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor; *f) faroletes e faróis dianteiros de luz branca ou amarela;* *g) lanterna de luz vermelha na parte traseira;* *h) velocímetro;* *i) buzina;* *j) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do circuito elétrico do veículo;* *k) extintor de incêndio, para veículos de carga e de transporte coletivo;* *l) silenciador de ruídos de explosão do motor, exceto para os ônibus elétricos;* *m) freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes;* *n) luz para o sinal "PARE";* *o) iluminação da placa traseira;* *p) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás;* *q) cinto de segurança para árvore de transmissão de veículos de transporte coletivo e de carga;* *r) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;* *s) registrador de velocidade (tacógrafo) que substituirá o velocímetro nos veículos destinados ao transporte de escolares, e, desde sua fabricação, nos veículos novos destinados ao transporte de passageiros com mais de dez lugares e ao transporte de carga com capacidade máxima de tração (CMT) igual ou superior a dezenove toneladas.* *II - De reboque e semi-reboque:* *a) pára-choque traseiro* *b) protetores das rodas traseiras;* *c) lanternas de luz vermelha na parte traseira;* *d) freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes, para os de capacidade superior a setecentos e cinqüenta quilogramas (750 kg);* *e) luz para o sinal "PARE";* *f) iluminação da placa traseira;* *g) indicadores luminosos de mudança de direção, atrás;*

Elaborado pela Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		h) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança. ***III - De propulsão humana ou tração animal:*** ***a) freios;*** ***b) luz branca ou amarela dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos das mesmas cores.*** ***Parágrafo único. Dos equipamentos previstos no item I, não serão exigidos*** ***I - Aos ciclomotores, motonetas e motocicletas, os previstos nas alíneas a, b, d, e, j, k, p, q, e r;*** ***II - Aos tratores, os previstos nas alíneas a, b, c, d, e, j, k, q, e s.***
	Art. 312. Em 180 (cento e oitenta) dias o CONTRAN fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, ficando durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso *XXV do art. 233*, aplicando-se as penalidades anteriormente fixadas na legislação.	Art. 322 - Em 180 (cento e oitenta) dias o CONTRAN fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, ficando durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso *V do art. 230*, aplicando-se a penalidade *de 20 UFIR por 200 (duzentos) quilogramas ou fração de excesso.* Parágrafo único. Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.
Art. 284. A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.	Art. 314. A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.	Art. 325 - A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.
Art. 285. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.	Art. 311. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação do trânsito.	Art. 319 - A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, *de campo* policiamento, fiscalização e educação de trânsito.
Parágrafo único. O percentual de dez por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito - FUNSET, instituído pelo Decreto nº 96.856, de 28 de setembro de 1988.	Parágrafo único. O percentual de *dez* por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito - FUNSET, para aplicação em Campanhas de Educação e Segurança de Trânsito, aprovadas anualmente pelo Ministério da Justiça.	Parágrafo único. 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.
	VER ARTS. 100 E 101 (PAG. 53 e 53)	***Art. 320 - Até a fixação pelo CONTRAN, são os seguintes os limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies da via:*** ***I - peso bruto total por unidade ou combinações de***

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		veículos: quarenta e cinco toneladas (45 t) *II - peso bruto por eixos isolados: dez toneladas (10 t).* *III - peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): dezessete toneladas (17 t).* *IV - Peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): quinze toneladas (15 t).* *V - Peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando a distância entre os três planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a um metro e vinte centímetros (1,20 m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): vinte e cinco e meia toneladas (25,5 t).* *VI - Peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:* *a) inferior ou igual a um metro e vinte centímetros (1,20 m): nove toneladas (9t);* *b) superior a um metro e vinte centímetros (1,20m) e inferior ou igual a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m): treze e meia toneladas (13,5 t).* *§ 1º - Considerar-se-ão eixos em tandem, dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.* *§ 2º - Quando, em um conjunto de dois eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a dois metros e quarenta centímetros (2,40 m), cada eixo será considerado como se fosse isolado.* *§ 3º - Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos*

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		em tandem, com quatro pneumáticos cada, com os respectivos limites legais de dezessete toneladas (17 t) e vinte e cinco e meia toneladas (25,5 t), a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a um mil e setecentos quilogramas (1.700 kg). *§ 4º - Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no item I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento, e não infrinjam as condições técnicas das obras de arte rodoviárias, constantes do roteiro a ser percorrido.* *§ 5º O CONTRAN regulamentará configurações de eixos duplos com distância dos dois planos verticais que contenham os centros das rodas inferior a um metro e vinte centímetros (1,20m), especificando os tipos de pneus e peso por eixo, ouvido o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário.* *Art. 321 - Até a fixação pelo CONTRAN, os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:* *I - se todos os eixos forem dotados de, no mínimo quatro pneumáticos cada um;* *II - se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.* *§ 1º nos eixos isolados, dotados de dois pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo será de três toneladas (3t), quando utilizados pneus de oitocentos e trinta milímetros (830mm) de diâmetro, e de seis toneladas (6t), quando usados pneus com diâmetro superior.* *§ 2º - a adoção de eixos com dois pneumáticos com banda extra larga somente será admitida após aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvidos o Ministério da Indústria, Comércio e do Turismo e o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário, para o*

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
		estabelecimento dos limites de peso a serem transmitidos às superfícies das vias públicas.
Art. 286. As repartições de trânsito conservarão por cinco anos os documentos relativos à habilitação de condutores e ao registro e licenciamento de veículos.	Art. 313. As repartições de trânsito conservarão por cinco anos os documentos relativos à habilitação de condutores e ao registro e licenciamento de veículos, podendo ser microfilmados para todos os efeitos legais.	Art. 324 - As repartições de trânsito conservarão por cinco anos os documentos relativos à habilitação de condutores e ao registro e licenciamento de veículos, podendo ser microfilmados ***ou digitalizados*** para todos os efeitos legais.
Art. 287 A partir da publicação deste Código, somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados na forma desta Lei.	Art. 315. *A partir da publicação deste Código,* somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados na forma desta lei, ressalvados os que vierem a ser regulamentados pelo CONTRAN.	Art. 326 - Somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados ***pela legislação complementar.***
	Parágrafo único. *O CONTRAN regulamentará dentro de 180 (cento e oitenta) dias da vigência desta lei o trânsito de veículos atualmente em circulação que tenham dimensões e peso excedentes àqueles fixados nos arts. 100 e 101, definindo os requisitos de segurança e garantindo o direito adquirido de seus proprietários, até o sucateamento do veículo.*	***Art. 334. Ficam os veículos-ônibus rodoviários de dois eixos simples, com 13,20 metros de comprimento, com altura acima de 3.50 metros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de 600 quilogramas no eixo dianteiro e no traseiro e 1000 quilogramas no peso total e canceladas as notificações de infração emitidas, garantindo aos seus proprietários o direito de dispor dos mesmos até o sucateamento.***
Art. 288. Os veículos apreendidos ou removidos, e não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei.	Art. 316. Os veículos apreendidos ou removidos a **qualquer título e os animais** não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei.	Art. 327 -.Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados à hasta pública, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, depositado à conta do ex-proprietário, na forma da lei.
	Art. 317. Os condutores dos veículos de que tratam os ***arts. 140 e 142,*** para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização.	Art. 328 - Os condutores dos veículos de que trata o ***art. 135,*** para exercerem suas atividades, deverão apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva autorização.
	Art. 318. Os estabelecimentos onde se executarem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou	Art. 329 - Os estabelecimentos onde se executarem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	desmontem veículos, usados ou não, ficam obrigados a possuir livros de registro de seu movimento (de entrada e saída e de uso de "placas de experiência"), conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.	desmontem veículos, usados ou não, ficam obrigados a possuir livros de registro de seu movimento (de entrada e saída e de uso de "placas de experiência"), conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito.
	§ 1º Os livros indicarão:	§ 1º Os livros indicarão:
	I - data de entrada do veículo no estabelecimento;	I - data de entrada do veículo no estabelecimento;
	II - nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;	II - nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;
	III - data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;	III - data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;
	IV - nome, endereço e identidade do comprador;	IV - nome, endereço e identidade do comprador;
	V - características do veículo constantes do seu certificado de registro;	V - características do veículo constantes do seu certificado de registro;
	VI - número da placa de experiência.	VI - número da placa de experiência.
	§ 2º Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.	§ 2º. Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.
	§ 3º A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo, registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas serem apreendidos ou retidos para sua completa regularização.	§ 3º. A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo, registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas serem apreendidos ou retidos para sua completa regularização.
	§ 4º As autoridades de trânsito e as policiais terão acesso aos livros sempre que o solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento.	§ 4º. As autoridades de trânsito e as policiais terão acesso aos livros sempre que o solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento.
	§ 5º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.	§ 5º. A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.
		Art. 330. Até a nomeação e posse dos membros que passarão a integrar os colegiados destinados ao julgamento dos recursos administrativos previstos na Seção II do Capítulo XVIII deste Código, o julgamento dos recursos ficará a cargo dos órgãos ora existentes.

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	Art. 319. Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.	Art. 331 - Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições.
	Art. 320. No prazo de dois anos após a publicação deste Código, os veículos deverão ser fabricados atendendo o disposto no inciso II do art. 111.	SUPRIMIDO
	Parágrafo único. O CONTRAN disporá sobre o prazo para que os veículos em circulação atendam ao disposto no inciso II do art. 111.	SUPRIMIDO
	Art. 321. O CONTRAN estabelecerá, em até 120 (cento e vinte) dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 92 e 93 deste Código, que terão de ser atendidas obrigatoriamente pelos órgãos e entidades executivos e rodoviários de trânsito para exercerem suas competências.	Art. 332 - O CONTRAN estabelecerá, em até 120 (cento e vinte) dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 92 e 93 deste Código, que terão de ser atendidas obrigatoriamente pelos órgãos e entidades executivos e rodoviários de trânsito para exercerem suas competências.
	§ 1º Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas regras estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo, ***sob pena de aplicação do disposto no § 1º do art. 19 deste Código.***	§ 1º. Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas regras estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo.
	§ 2º Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados ***só poderão habilitar-se a exercer*** as competências previstas neste Código ***se atenderem, previamente,*** as exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo, ***verificadas*** pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, ***após o que*** passarão a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.	§ 2º. Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo, ***acompanhados pelo respectivo CETRAN***, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.
	§ 3º O não pronunciamento do CETRAN ou do CONTRAN em até 60 (sessenta) dias sobre o pleito dos órgãos e entidades a serem criados significará aprovação automática.	SUPRIMIDO
	Art. 322. As ondulações transversais existentes deverão ser	Art. 333. As ondulações transversais existentes deverão ser

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
	homologadas pelo órgão ou entidade competente no prazo de um ano, a partir da publicação desta lei, devendo ser retiradas em caso contrário.	homologadas pelo órgão ou entidade competente no prazo de um ano, a partir da publicação desta lei, devendo ser retiradas em caso contrário.
		Art. 335. Até a aprovação pelo CONTRAN, no prazo de 360 dias da publicação desta Lei, após a manifestação da Câmara Temática de Engenharia, de Vias e Veículos e obedecidos os padrões internacionais, aplicam-se os sinais de trânsito previstos no Anexo II.
		Art. 336 - Os CETRAN terão suporte técnico e financeiro dos Estados e Municípios que o compõem e o CONTRANDIFE do Distrito Federal.
		Art. 337. As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, ao comercializarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, ficam obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo regras de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e Anexos do Código de Trânsito Brasileiro.
Art. 289. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de Cr$ 2,0 bilhões, a preços de dezembro de 1992, em favor do Ministério da Justiça, para atender despesas decorrentes da implementação deste Código.	Art. 323. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de ***dois bilhões de cruzeiros, a preços de dezembro de 1992, em favor do Ministério da Justiça***, para atender despesas decorrentes da implementação deste Código.	Art. 338 - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor ***de duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinqüenta e quatro reais, em favor do Ministério ou órgão a que couber a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito***, para atender despesas decorrentes da implantação deste Código.
Art. 290. Este Código entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.	Art. 324. Este Código entra em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação.	Art. 339 - Este Código entra em vigor ***120 (cento e vinte)*** dias após a data de sua publicação.
Art. 291. Ficam revogadas a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, a Lei nº 5.693, de 16 de agosto de 1971, a Lei nº 5.820, de 10 de novembro de 1972, a Lei nº 6.124, de 25 de outubro de 1974, a Lei nº 6.308, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.369, de 27 de outubro de 1976, a Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979, a Lei nº 7.031, de 20 de setembro de 1982, a Lei nº 7.052, de 02 de dezembro de 1982, a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, a Lei nº 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, o Decreto-lei nº 584, de 16 de	Art. 325. Ficam revogadas a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, a Lei nº 5.693, de 16 de agosto de 1971, a Lei nº 5.820, de 10 de novembro de 1972, a Lei nº 6.124, de 25 de outubro de 1974, a Lei nº 6.308, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.369, de 27 de outubro de 1976, a Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979, a Lei nº 7.031, de 20 de setembro de 1982, a Lei nº 7.052, de 02 de dezembro de 1982, a ***Lei nº 7.408***, de 25 de novembro de 1985, a Lei nº 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, o Decreto-lei nº 584, de 16	Art. 340. Ficam revogadas a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, a Lei nº 5.693, de 16 de agosto de 1971, a Lei nº 5.820, de 10 de novembro de 1972, a Lei nº 6.124, de 25 de outubro de 1974, a Lei nº 6.308, de 15 de dezembro de 1975, a Lei nº 6.369, de 27 de outubro de 1976, a Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979, a Lei nº 7.031, de 20 de setembro de 1982, a Lei nº 7.052, de 02 de dezembro de 1982, a Lei nº 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts. 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, o Decreto-lei nº 584, de 16 de maio de 1969, o Decreto-lei nº 912, de 02 de

Quadro Comparativo entre a Proposta do Executivo, o Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem) e o Substitutivo do Senado

Proposta do Executivo	Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.710, de 1993, na Casa de origem)	Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994
maio de 1969, o Decreto-lei nº 912, de 02 de outubro de 1969, e o Decreto-lei nº 2.448 de 21 de julho de 1988.	de maio de 1969, o Decreto-lei nº 912, de 02 de outubro de 1969, e o Decreto-lei nº 2.448, de 21 de julho de 1988.	outubro de 1969, e o Decreto-lei nº 2.448, de 21 de julho de 1988.

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

PREÇO DE ASSINATURA

SEMESTRAL

Assinatura s/ o porte	R$ 31,00
Porte do Correio	R$ 96,60
Assinatura c/porte	R$ 127,60 (cada)
Valor do número avulso	R$ 0,30

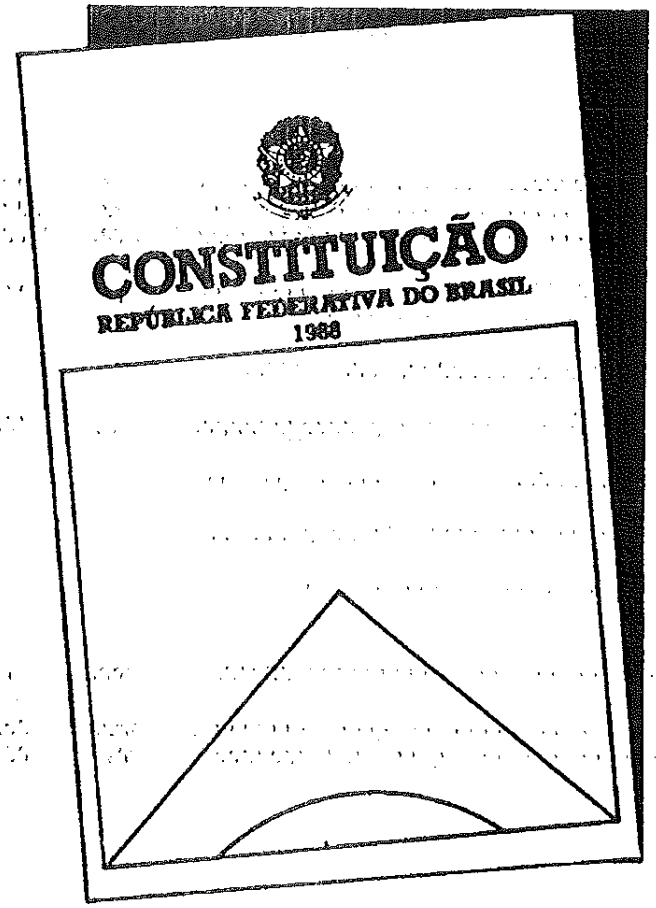
Os pedidos devem ser acompanhados de cheque pagável em Brasília, Nota de Empenho ou Ordem de Pagamento pela Caixa Econômica Federal – Agência 1386 – PAB-CEGRAF, conta corrente nº 920001-2 e/ou pelo Banco do Brasil – Agência 0452-9 – CENTRAL, conta corrente nº 55560204/4, a favor do

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Poderes – Brasília – DF
CEP: 70160-900

Maiores informações pelos Telefones (061) 311-3738 e 311-3728 na Supervisão de Assinaturas e Distribuição de Publicações – Coordenação de Atendimento ao Usuário.

Subsecretaria de Edições Técnicas
do Senado Federal



CONSTITUIÇÃO FEDERAL ATUALIZADA COM TODAS AS MUDANÇAS EFETUADAS DESDE A SUA ELABORAÇÃO EM 1988, INCLUÍDAS, INCLUSIVE, TODAS AS EMENDAS CONSTITUCIONAIS DE REVISÃO.

Os pedidos à
Subsecretaria de Edições Técnicas — Senado Federal
Praça dos Três Poderes, Anexo 1, 22.º andar — 70165-900 — Brasília — DF

Telefones: (061) 311-3578, 3579 e 3589
Fax: (061) 311-4258 e 321-7333 — Telex: (061) 1357

Central de venda direta ao usuário:
Via N-2, Unidade de Apoio 1 (fundos do CEGRAF, pelo estacionamento à esquerda)

Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal

COMPACT DISK
CD/ROM

– Normas jurídicas de hierarquia superior (leis, decretos, decretos-leis etc.) com base no Banco de Dados "NJUT – Normas Jurídicas", de forma referencial contendo texto integral da Constituição, disponível no Sistema de Informação do Congresso Nacional – SICON, do Prodasen.

– O acervo inclui, além de 3.988 documentos anteriores a 1946, dados informativos da legislação posterior àquele ano provenientes das seguintes fontes:

– Diário Oficial da União (a partir de 1808)

– Diário OFicial da União (acervo micrográfico do período 1930/1954)

– Diário do Congresso I – Câmara (a partir de 1888)

– Diário do Congresso II – Senado (a partir de 1888)

– Diário da Justiça (a partir de 1925)

– Trimestralmente será editada uma nova versão do CD-ROM NJUT com dados atualizados.

– O pedido deverá ser acompanhado de depósito bancário a ser realizado na Caixa Econômica Federal em nome da FUNDASEN, agência 0005, operação 006, conta nº 950.056-8.

Valor unitário: R$ 65,00
Despesas postais: R$ 5,00



EDIÇÃO DE HOJE: 360 PÁGINAS