

## PARECER N° , DE 2016

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 128, de 2011 (na origem, Projeto de Lei nº 6.145, de 2002), que acresce o art. 301-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e revoga a Lei nº 5.970, de 11 de dezembro de 1973.

RELATOR: Senador **EDISON LOBÃO**

### I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão, em decisão terminativa, o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 128, de 2011 (na origem, Projeto de Lei nº 6.145, de 2002), que acresce o art. 301-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e revoga a Lei nº 5.970, de 11 de dezembro de 1973.

A proposição legislativa em exame propõe que, em caso de acidente com vítima, o policial ou o agente da autoridade de trânsito, dentro de sua circunscrição, que primeiro tomar conhecimento do fato, poderá autorizar, independentemente de exame do local por peritos, a imediata remoção das pessoas que tenham eventualmente sofrido lesão, bem como dos veículos envolvidos, caso estejam no leito da via pública. Para autorizar essa remoção, os referidos agentes públicos deverão lavrar registro da ocorrência, consignando o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento do acidente.



SF/16544.08136-16

Ademais, para a efetivação dessas providências, o projeto em questão propõe, nesses casos, a não-aplicação do disposto no inciso I do art. 6º e nos arts. 64 e 169 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal), revogando-se a Lei nº 5.970, de 11 de dezembro de 1973.

O autor do projeto original, ilustre Deputado Simão Sessim, informa, na justificção, que, nos termos do art. 24, inciso VI, do CTB, o agente de autoridade de trânsito municipal passou a ter poder de polícia para assuntos de segurança de trânsito. Assim, propõe que a referida autoridade também possa autorizar, independentemente do exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão e dos veículos envolvidos, se estiverem no leito da via e prejudicarem o tráfego.

Na Câmara dos Deputados, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em 19 de outubro de 2011, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transportes.

No âmbito desta Casa legislativa, o projeto foi distribuído, para decisão terminativa, à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sendo que não foram recebidas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Preliminarmente, registramos que a matéria sob exame não apresenta vícios de constitucionalidade formal, uma vez que compete privativamente à União legislar sobre *trânsito*, consoante dispõe o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal. Ademais, não se trata de matéria submetida à iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do § 1º do art. 61, da Carta Magna.

No que tange especificamente ao mérito, entendemos que a proposição é conveniente e oportuna.

O art. 21, inciso VI, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), estabelece que compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, “executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda



as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar”.

Por sua vez, o art. 24, inciso VI, do mesmo diploma legal, dispõe que compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, “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”.

Assim, nos termos desses dispositivos, compete concorrentemente às autoridades de trânsito federais, estaduais e municipais executar a fiscalização de trânsito, aplicando as medidas administrativas cabíveis, no exercício do poder de polícia de trânsito.

Noutro giro, o art. 1º da Lei nº 5.970, de 11 de dezembro de 1973, possui a seguinte redação, *in verbis*:

**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 da ocorrência, nele consignado o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade.

Assim, na legislação vigente, não se estabelece que somente os acidentes de trânsito com vítima autorizariam a imediata remoção da via pública das pessoas lesionadas ou dos veículos envolvidos no acidente. Ademais, a redação do dispositivo acima transcrito deixa dúvidas quanto à possibilidade de o agente da autoridade de trânsito municipal realizar essa providência, em contradição com o art. 24, inciso VI, do Código de Trânsito Brasileiro.

Diante disso, a proposição em questão tem como objetivo deixar explícito que a autoridade de trânsito (municipal, estadual ou federal), em consonância com os arts. 21, inciso VI, 22, inciso V, e 24, inciso VI, do Código de Trânsito Brasileiro, pode autorizar, no âmbito de sua circunscrição, 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.

Para tanto, revoga a Lei nº 5.970, de 1973, e insere um artigo específico no Código de Trânsito Brasileiro (art. 301-A), para regular o assunto.

Ocorre que não se afigura razoável que as vítimas somente sejam removidas após a mencionada autorização. Essa exigência legal nos parece absurda. Vítimas que podem se locomover, por exemplo, logo deixam o local do acidente, a pé ou em veículo de alguém que parou para prestar socorro. Vítimas com ferimentos mais graves podem, obviamente, ser removidas por paramédicos, antes mesmo da chegada da autoridade de trânsito. Aguardar essa autorização pode levar à morte vítimas que precisam de atendimento emergencial. Por esse motivo, no Substitutivo que apresentamos nesta oportunidade, retiramos a exigência de autorização para remoção de vítimas.

Ademais, da mesma forma como constava na Lei nº 5.970, de 1973, exclui-se, nessa hipótese específica (remoção de pessoas e de veículos da via pública em caso de acidente com vítima), a aplicação do disposto no inciso I do art. 6º e nos arts. 64 e 169 do Código de Processo Penal, que tratam da obrigatoriedade da autoridade policial, no caso de prática de infração penal, de conservar o estado das coisas até a chegada dos peritos criminais.

Nessa parte, excluimos, no corpo do substitutivo que apresentamos nesta oportunidade, a referência, no § 2º do art. 301-A, ao art. 64 do Código Processo Penal (CPP), que não possui qualquer relação com o disposto no *caput* do artigo. O *caput* do art. 301-A trata da remoção de pessoas e veículos em caso de acidente de trânsito com vítima. Por sua vez, o art. 64 do CPP dispõe sobre a possibilidade de ajuizamento da ação para ressarcimento do dano perante o juízo cível.

Noutro giro, cabe salientar que, ao dispor sobre providências a serem adotadas em caso de acidente de trânsito, especialmente aqueles dos quais resultam vítimas, o PLC em análise nos remete automaticamente a uma das causas mais frequentemente associadas às tragédias do trânsito brasileiro: o excesso de velocidade praticado ao volante.



Justamente com relação a esse aspecto, avaliamos que nossa legislação, para se tornar eficaz no combate à violência no trânsito, ainda precisa de aperfeiçoamentos. Vislumbramos, assim, na apreciação do PLC nº 128, de 2011, a chance de propor novas medidas destinadas a tornar mais efetivo e rigoroso o controle dos excessos de velocidade, com foco nos seguintes objetivos: i) explorar mais intensamente, em prol da segurança do trânsito, os recursos oferecidos pelo tacógrafo – equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, que, nos termos do art. 105, inciso II, é obrigatório para determinadas categorias de veículos; e ii) corrigir distorções latentes no atual critério de apuração e punição dos excessos de velocidade, expresso no art. 218 do CTB.

No primeiro grupo, vislumbramos criar condições para tornar acessível à autoridade de trânsito ou a seus agentes, para fins de fiscalização, a leitura dos dados do tacógrafo (art. 105, inciso II), além de tornar possível, em caso de acidente com vítima e na ausência de perito oficial, a retirada do disco do tacógrafo pela autoridade de trânsito, que se responsabilizará pela sua guarda e manutenção (art. 279).

Entre outras vantagens, o tacógrafo permite que a fiscalização de velocidade se dê não apenas com base em medições pontuais, mas em informações colhidas ao longo de um trecho percorrido pelo veículo. Hoje, como se sabe, motoristas desenvolvem altas velocidades na maior parte do percurso, para frear bruscamente o veículo ao passar diante de equipamentos de controle de velocidade instalados em pontos determinados das vias. Para evitar essa prática, deve-se explorar o uso da tecnologia, já disponível, que possibilita o registro da velocidade média do veículo entre dois pontos de uma determinada via, de modo a garantir que a velocidade regulamentada seja observada durante todo o percurso e não apenas em pontos específicos.

Tem, portanto, o tacógrafo um enorme potencial como instrumento de fiscalização e controle das velocidades, com base no comportamento apresentado pelo veículo ao longo do trajeto realizado. Ressalte-se que, para evitar dificuldades práticas ou resistências por parte de condutores ou proprietários de veículos, a proposta que apresentamos restringe a verificação dos dados do equipamento por agente de trânsito aos veículos que estejam trafegando em rodovias e estradas – vias nas quais os veículos, ao percorrerem longos trechos de uma mesma via, viabilizam a obtenção de informações relativas a momentos distintos do percurso. Da mesma forma, nossa proposta prevê que, mesmo constatadas, pela leitura do tacógrafo, sucessivas violações da velocidade máxima ao longo do percurso, não haverá mais de uma atuação por abordagem da fiscalização. Por fim,



cuidamos de garantir que, na ausência de perito da polícia judiciária, a autoridade de trânsito ou seus agentes possam realizar, em sua circunscrição, o recolhimento das informações do tacógrafo, evitando-se, como se tem observado, a perda de provas contra culpados por acidentes de trânsito com vítima.

No segundo grupo, nossa intenção é redefinir os patamares determinantes da gravidade das infrações (média, grave ou gravíssima) por transitar o motorista em velocidade superior à máxima permitida, bem como rever as penalidades aplicáveis e alterar o critério de mensuração dos excessos cometidos, os quais passariam a ser contados em unidades absolutas e não em percentuais, de modo a evitar distorções (art. 218).

Trata-se, na realidade, de racionalizar a forma de aferição do nível de excesso de velocidade cometido pelos condutores, em correspondência com o qual é fixada a penalidade aplicável. Em especial, pretendemos eliminar injustiças e distorções atualmente verificadas no enquadramento das infrações, o que ocorre sobretudo nos casos de vias com velocidade máxima muito baixa ou muito alta.

Com efeito, nos termos do vigente art. 218 do Código de Trânsito Brasileiro, a pessoa flagrada a, por exemplo, 36 km/h em trecho de 20 km/h está cometendo infração gravíssima (velocidade superior à máxima em mais de 50%), punível com a suspensão do direito de dirigir e o recolhimento sumário do documento de habilitação, o que configura evidente excesso de rigor. Paradoxalmente, um condutor flagrado a 140 km/h em trecho de 80 km/h estará também cometendo infração gravíssima, o que demonstra a desproporcionalidade das sanções aplicáveis. Entendemos, assim, que essas anomalias podem ser corrigidas por meio da gradação das multas a partir de valores definidos em unidades de velocidade que excedem a máxima permitida e não, como na lei vigente, por meio de percentuais.

Essas são, em linhas gerais, as alterações que gostaríamos de ver incorporadas ao CTB, nos termos do substitutivo que apresentamos.

### **III – VOTO**

Pelo exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei Câmara nº 128, de 2011, na forma da seguinte da emenda substitutiva:



**EMENDA Nº – CCJ (SUBSTITUTIVO)**

**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 128, DE 2011**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre o controle de velocidades, o uso de aparelhos registradores instantâneos inalteráveis de velocidade e tempo e procedimentos aplicáveis em caso de acidente com vítima.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“**Art. 105.** .....

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

.....” (NR)

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

I – quando a velocidade for superior à máxima permitida em até 10 km/h:

Infração – média;

Penalidade – multa

II – quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 10 km/h até 20 km/h:

Infração – grave;



Penalidade – multa

III – quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 20 km/h até 30 km/h:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa

IV – quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 30 km/h até 50 km/h:

Infração – gravíssima;

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

V – quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50 km/h:

Infração – gravíssima;

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

§ 1º A fiscalização com base em registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo dar-se-á somente em rodovias e estradas.

§ 2º Na verificação de excesso de velocidade a partir de registrador instantâneo de velocidade e tempo, não haverá mais de uma autuação para cada abordagem.” (NR)

“**Art. 230.** .....

.....

XXV – com o registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, quando exigido no veículo, nas seguintes condições:

- a) viciado ou defeituoso;
- b) com leitura inacessível à fiscalização;
- c) sem as informações mínimas definidas pelo CONTRAN;

XXVI – sem portar os registros gráficos de acordo com as especificações estabelecidas pelo CONTRAN, para os veículos sujeitos à exigência de registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes);

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização.” (NR)



“**Art. 279.** Em caso de acidente com vítima envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo e, inexistindo perito oficial presente no local, o agente da autoridade de trânsito responsável pelo registro do acidente poderá retirar e manter sob sua guarda o disco ou unidade armazenadora do registrador.

§ 1º O levantamento técnico do local do acidente efetuado pelo agente da autoridade de trânsito responsável valerá como prova em juízo, observados os requisitos técnicos para coleta de prova.

§ 2º As provas coletadas nos termos deste artigo deverão ser encaminhadas ao órgão de polícia judiciária até o primeiro dia útil subsequente.” (NR)

“**Art. 301-A.** Em caso de acidente com vítima, o policial ou o agente da autoridade de trânsito, no âmbito de sua circunscrição, que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local por perito, a imediata remoção dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o trânsito.

§ 1º Para autorizar a remoção, o policial ou o agente da autoridade de trânsito lavrará registro da ocorrência, nele consignando o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento do acidente.

§ 2º Não se aplica ao caso de que trata este artigo o disposto no inciso I do art. 6º e no art. 169 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal.”

**Art. 2º** A exigência de que trata o inciso II do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no tocante ao requisito de leitura acessível para fiscalização por agente da autoridade de trânsito, será incorporada aos veículos fabricados a partir de seis meses após o início da vigência desta Lei.

*Parágrafo único.* Os proprietários dos veículos em circulação terão o prazo de um ano, contado da data da publicação desta Lei, para se adequarem à nova exigência.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.



**Art. 4º** Fica revogada a Lei nº 5.970, de 11 de dezembro de 1973, e o inciso XIV do art. 230 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

