

RELATÓRIO FINAL

Da Comissão Temporária para estudo do Código de Trânsito Brasileiro sobre as emendas de plenário, em turno suplementar, oferecidas ao Substitutivo do Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Relator: Senador GILBERTO MIRANDA BATISTA

Cabe-nos, nesta oportunidade, apreciar as emendas oferecidas ao Substitutivo aprovado pelo plenário, em primeiro turno, no Projeto de Lei da Câmara, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Nossa tarefa circunscreve-se a opinar pela acolhida de proposições que visam a aperfeiçoar o texto do supracitado Substitutivo, tanto no sentido de incluir expressões ou dispositivos que contribuam para este objetivo, quanto no de escoimar ou alterar aqueles que se distanciam do aperfeiçoamento pretendido.

Estamos convictos de que o texto do Substitutivo aprovado constitui considerável avanço legislativo com relação às normas ora vigentes no País disciplinadoras do trânsito, daí porque o trabalho desta Relatoria deverá se orientar no sentido de não propor alterações profundas naquele texto, mas apenas sugerir a aprovação de emendas tópicas que venham, realmente, para contribuir a sua melhora.

Esta Relatoria alerta para o fato de que, em razão da vinculação de determinadas normas, o acolhimento de

algumas emendas apresentadas implica a necessidade de se acatar outras proposições que tratam de dispositivos com elas relacionados.

Passamos ao exame das emendas apresentadas:

Emenda nº 001 - Trata-se de emenda estritamente de forma, que no sentir da Relatoria, merece acolhida porque aperfeiçoa o texto do Substitutivo. Somos pela acolhida da proposição.

Emenda nº 002 - A proposição em análise tem por escopo facilitar o fornecimento e troca de elementos informativos entre os órgãos e entidades executivos que integram o Sistema Nacional de Trânsito. A fórmula proposta, todavia, não atende da melhor maneira ao objetivo colimado que, a nosso ver está contido no teor da Emenda nº 51, que será apreciada posteriormente. Pelas razões expostas, sugerimos a rejeição da Emenda nº 002.

Emenda nº 003 - Pretende a Emenda solucionar a superposição existente nos arts. 7º, I e 9º do Substitutivo que atribuem ao CONTRAN e ao Ministério ou órgão federal a ser designado pelo Presidente da República a qualificação de coordenador do Sistema Nacional de Trânsito.

Por melhor harmonizar os referidos dispositivos, esta Relatoria dá preferência à redação atribuída pela Emenda nº 10 a ser apreciada posteriormente.

Por este motivo, sugerimos o não acolhimento da Emenda nº 003.

Emenda nºs. 004 e 005 - A pretensão contida nas Emendas em questão já se acha atendida no Substitutivo.

Somos pela prejudicialidade das proposições.

Emenda nº 006 - Em que pese a importância da polícia cívil no âmbito de suas atribuições relacionadas com a segurança pública, especialmente nas funções de polícia judiciária, entendemos não se justificar a sua inclusão na composição do Sistema Nacional de Trânsito.

Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 007 - A proposta contida nesta Emenda melhor disciplina a composição do Sistema Nacional de Trânsito, ao relacionar em incisos próprios os órgãos já previstos no texto do Substitutivo.

Por razões de técnica legislativa, sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 008 - Não obstante os relevantes serviços prestados pelos Corpos de Bombeiros, especialmente por ocasião do pronto atendimento às vítimas de acidentes de trânsito, não nos parece aconselhável a sua introdução formal no Sistema, pois caso contrário até mesmo os estabelecimentos de saúde (clínicas, hospitais, etc.) poderiam pretender a sua inclusão no referido Sistema. Outro aspecto que deve ser levado em consideração é o fato de já estarem em funcionamento entidades privadas que, mediante convênios com as concessionárias de exploração de rodovias, prestam serviços de socorro e pré-hospitalares.

Tendo em vista a admiração, o respeito e a simpatia que todo o brasileiro deposita no trabalho árduo e heróico exercido pelos Corpos de Bombeiros, entendemos caber uma explicação mais detalhada da posição desta Relatoria, com relação às Emendas apresentadas que objetivam a inclusão destas corporações no Sistema Nacional de Trânsito.

A dificuldade maior enfrentada está na modificação, na última hora, de um complexo sistema que envolve diversos órgãos e entidades nos três níveis de governo (federal, estadual e municipal), com atribuições exaustivamente estabelecidas na Seção II, do Capítulo II do Substitutivo. A premência de tempo para se reanalisar esta intrincada malha de competências e evitar-se eventuais conflitos, levou-nos, mais por cautela e para se preservar o caminho já percorrido durante tantas negociações e estudos, a propor o não acolhimento das mencionadas Emendas. Em outra ocasião em que a matéria voltar a ser discutida no âmbito legislativo, a pretensão dos Corpos de Bombeiros e de outros segmentos próximos à “questão do trânsito”, há de merecer atenção devida.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 009 - A nosso ver a Emenda restringe ao nível de Ministério a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, enquanto que a idéia contida no texto do Substitutivo é a de atribuir ao Chefe do Poder Executivo a designação de Ministério ou outro “órgão”, como por exemplo, a criação de Secretaria vinculada à Presidência da República.

A Emenda, a nosso ver, retira do texto verdadeiro avanço, razão pelo qual sugerimos o seu não acolhimento.

Emenda nº 010 - Esta proposição corrige a imprópria superposição de competência coordenadora prevista nos arts. 7º, I e 9º do texto, daí por que sugerimos o seu acolhimento. Em decorrência do acatamento desta alteração, faz-se necessário, também, a inclusão do vocábulo “máximo” após a palavra “coordenação” nos seguintes dispositivos: § 2º do art. 11, inciso III do art. 12, § 1º do art. 13, incisos XXVII e XXVIII do art. 19 e art. 338, na forma das seguintes:

SUBEMENDA

O § 2º do art. 11 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

“Art. 11

§ 2º - Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro ou dirigente de órgão a quem compete a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito”.

SUBEMENDA

O inciso III do art. 12 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

“Art. 12

III - porpor anualmente ao Ministério ou órgão coordenador máximo 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;”

SUBEMENDA

O § 1º do art. 13 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

“Art. 13

§ 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 máximo do Sistema Nacional de Trânsito”.

SUBEMENDA

Dê-se aos incisos XXVII e XXVIII, do art. 19, respectivamente, as seguintes redações:

“Art. 19

XXVII - instruir os recursos interpostos ao Ministro ou dirigente coordenador máximo 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 máximo do Sistema Nacional de Trânsito, com proposta de solução;”

SUBEMENDA

O art. 338 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

“Art. 338. É o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R\$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinquenta e quatro reais), em favor do Ministério ou órgão a que couber a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, para atender despesas decorrentes da implantação deste Código”.

Emenda nº 011 - A composição do CONTRAN proposta pela Emenda conflita com os demais dispositivos e a estrutura do Sistema Nacional do Trânsito adotada pelo Substitutivo, o que nos leva a sugerir o não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 012 e 013 - Sugerem a nomeação da Polícia Rodoviária Federal no inciso II do art. 10 do Substitutivo.

As Emendas em questão devem ser consideradas prejudicadas, pois os dispositivos mencionados já contém a redação proposta, registrando-se que a Relatoria entende mais apropriada a fórmula sugerida pela Emenda nº 07, já apreciada ao nominar o órgão no art. 7º.

Emendas nºs. 14 e 14-A - A Relatoria concorda com a nomeação pretendida proposta pelas Emendas em análise, sugerindo, assim, o seu acolhimento.

Emenda nº 15 - A pretensão contida na Emenda foi admitida, em parte, tendo em vista o acolhimento da Emenda anterior, cuja redação é mais precisa. Pelo acolhimento parcial.

Emenda nº 16 - Em que pese a importância prática da polícia cívil, pelas razões aduzidas por ocasião da análise da Emenda nº 06, propomos o não acolhimento da Emenda ora em exame.

Emendas nºs. 17, 18, 19, 21, 22, 23 e 24 - Pretendem estas Emendas a inclusão, na composição do CONTRAN, previsto no art. 10 do Substitutivo, de um representante da entidade máxima dos concessionários de serviço público de operação, manutenção e concessão de rodovias (Emendas nºs. 17, 18 e 19), de um representante da entidade sindical máximo nacional dos distribuidores de veículos automotores (Emendas nºs. 21, 23 e 24), e de um representante da Associação de Engenheiros Automotivos (Emenda nº 22).

A questão concernente à composição do CONTRAN ficou, a nosso ver, exaustivamente explicada no Parecer que oferecemos e que resultou aprovado por esta Comissão. Tendo em vista, porém, a necessidade de prover o CONTRAN de um grupo de especialistas muito próximo do setor de trânsito, houve por bem esta Relatoria porpor o acatamento das Emendas nºs. 21, 22, 23 e 24, no sentido de permitir às entidades mencionadas nas referidas proposições o assento naquele importante órgão colegiado.

Emenda nº 020 - A proposição em tela pretende disciplinar a designação do Coordenador das Câmaras Temáticas a representá-las no CONTRAN.

Data Venia, não nos parece a melhor solução aquela de atribuir-se ao Ministro a mencionada designação. No caso de silêncio da lei a indicação deverá provir da escolha das próprias Câmaras, o que é mais democrático e representativo, razão pelo qual propomos o não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 025, 026 e 033 - A Emenda pretende excluir a possibilidade de vir o Presidente da República a instituir outro órgão a si vinculado para coordenar o Sistema Nacional de Trânsito.

Pelas razões já expostas por ocasião da análise da Emenda nº 09 e porque se pretende elevar o nível hierárquico administrativo de órgão

máximo coordenador de Sistema, sugerimos o não acolhimento das Emendas nºs. 25, 26 e 33.

Emenda nº 027 - Busca a proposição a inclusão de dispositivo criando, no art. 13 do Substitutivo a Câmara Temática de Medicina de Tráfego.

A proposta de se dotar o CONTRAN de um assessoramento próximo na área médica parece-nos medida de todo procedente, especialmente em razão de vários dispositivos constantes do texto em exame, tais como o limite de alcoolemia e a obrigatoriedade de cursos de primeiros socorros (arts. 164, 275 e 146, IV).

Sabendo-se que a maioria esmagadora dos acidentes de trânsito têm como causa o fator humano, entendemos conveniente a criação da referida Câmara que, certamente, deverá promover estudos de alto nível no sentido de encontrar soluções para reduzir os índices de acidentes, ou da gravidade das lesões de suas vítimas. Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 028 - Busca a proposição acrescentar inciso ao art. 15, no sentido de incluir na composição dos CETRAN e do CONTRADIFE um representante da polícia civil.

Adotando as razões contidas no tópico referente às Emendas nºs. 06 e 16, sugerimos o não acolhimento, também, desta proposição.

Emenda nº 029 - As razões que nos levaram a propor o não acolhimento da Emenda nº 08 servem para justificar a proposta de rejeição da presente Emenda.

Emenda nº 030 - Trata-se de Emenda de caráter eminentemente redacional que, sem dúvida, aperfeiçoa o texto em exame. Somos pela sua aprovação.

Emenda nº 031 - Pretende a Emenda incluir na composição das JARI um representante da Polícia Militar do Estado e do Distrito Federal.

A nosso ver não procede a pretensão contida na Emenda, pois, não obstante a experiência que se supõe possuírem os briosos integrantes das Polícias Militares, as funções de policiamento ostensivo por eles

desempenhados tornam inconveniente a apreciação de recursos contra autuações por eles próprios lavradas.

Somos pelo não acolhimento da proposição.

Emenda nº 032 - Data venia, não nos parece conveniente a supressão do inciso IV do art. 19, pois dispõe ele sobre procedimentos administrativos tendentes a “apurar, prevenir e reprimir atos eivados de irregularidades”. Não se trata de inquérito policial, mas de sindicância em processo administrativo que deve ser aberto pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Cabe observar, ainda, que o dispositivo em tela se justifica em face de que estabelece o § 1º do mesmo art. 19.

Opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 034 e 035 - As emendas em análise pretendem modificar dispositivos constantes do art. 20 do Substitutivo, que disciplina as atribuições da Polícia Rodoviária Federal.

Com relação ao caput do mencionado artigo acha-se a proposta prejudicada, pois já se encontra nominado o órgão. No que concerne ao inciso III, entendemos correta a redação contida no Substitutivo, pois a expressão “autoridade de polícia de trânsito” não é aquela que melhor se adapta à PRF diante do próprio texto constitucional (art. 144, § 2º). Também no que concerne à inclusão do inciso XIV não procede a sugestão, diante do que dispõe o inciso IX do art. 21, que confere aos órgãos e entidades executivos rodoviários a fiscalização e autuação por excesso de peso, dimensões e lotação do veículo.

Resta-nos o exame do inciso VI, cuja modificação implica a autorização para a PRF “realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito”.

Cabe observar que a autorização para a elaboração e encaminhamento de boletins de ocorrência e termos circunstanciados é objeto da Emenda nº 37, cujo parecer é pela aprovação parcial, para que os

termos do dispositivo se igualasse ao inciso IV, do art. 23, que trata das Polícias Militares.

A nosso ver resta ainda, debater-se a questão da perícia, tão reclamada pela prestigiosa Polícia Rodoviária Federal.

A razão pela qual, até então, recusou-se esta Relatoria a incluir dentre as atribuições da PRF a realização de perícia é o fato de que o órgão não possui quadro de peritos (médicos, engenheiros, etc.), ou seja, especialistas capazes de elaborar laudos sobre os quais, nos termos do Código de Processo Penal, possa o Poder Judiciário fundar suas sentenças tanto no âmbito cível quanto no âmbito penal.

De registrar-se, porém, que em 3 de outubro de 1995, editou o Presidente da República o Decreto nº 1655, que atribui à PRF competência para a realização de perícia, salientando-se, neste passo, a afirmativa dos ilustres autores das Emendas na sua Justificação, verbis:

“De acordo com o Relator da Comissão Especial, ilustre Senador Gilberto Miranda, “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”. Assiste razão ainda ao preclaro Relator quando afirma que tais atividades devem ser exercidas por especialistas capacitados e que o DPRF ainda não os possui. Ocorre, porém, que, em cumprimento ao disposto no § 2º do art. 144 da Constituição Federal, o antigo DPRF foi transformado em órgão permanente, denominado Polícia Rodoviária Federal, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, estruturado em carreira, cujo plano prevê a criação dos cargos de peritos” (grifamos).

Deixamos de obstaculizar a pretensão, por estas razões, cabendo a esta Comissão a decisão final sobre o acolhimento parcial das Emendas, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao inciso IV do art. 20 a seguinte redação:

“Art. 20 - Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

.....

VI - realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrência e termos circunstanciados, teste de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos imprescindíveis à elucidação das causas dos acidentes de trânsito”.

Emenda nº 036 - Dentro da estrutura adotada pelo Projeto oriundo da Câmara dos Deputados, de resto mantido quase integralmente pelo Substitutivo, parece-nos mais consentânea com as atribuições da Polícia Rodoviária Federal a fórmula redacional do inciso III do art. 20, razão pelo qual sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 037 - A Emenda pretende conferir à PRF a atribuição para elaborar boletins de ocorrência, que tantos benefícios trazem para os usuários e a Justiça. Tendo em vista, porém, que tal procedimento foi proposto, também, para as Polícias Militares, conforme sugere a Emenda nº 61 que será apreciada posteriormente, opinamos pela aprovação da Emenda, com a redação da SUBEMENDA às Emendas nºs. 34 e 35.

Emendas nºs. 038 e 039 - A estrutura da divisão de competências adotada pelo Substitutivo já confere poderes mais amplos à Polícia

Rodoviária Federal do que aos órgãos e entidades rodoviários (DER e DNER).

Dotar-se a PRF de mais competência é possibilitar um conflito de atribuições inconveniente e desnecessário, pois o controle e fiscalização relacionados com o excesso de peso e dimensões dos veículos estão previstos no inciso IX do art. 21 do Substitutivo. Somos pelo não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 040 - A Emenda pretende restabelecer ao órgão ou entidade executivo rodoviário da União a competência atribuída aos similares estaduais, propondo alteração no inciso VI, do art. 21 e supressão do seu parágrafo único.

Opinamos pelo não acolhimento da proposição em face da divisão de competências estabelecidas estruturalmente no Projeto original e mantidas no Substitutivo, que confere à Polícia Rodoviária Federal as atribuições relacionadas com a fiscalização, autuação, etc. do trânsito nas estradas e rodovias federais.

Emendas nºs. 041 e 044 - A nosso ver, data venia, não procede a alegação de que poderá ocorrer conflito de atribuições entre órgãos executivos rodoviários e órgãos executivos de trânsito, no que concerne à suspensão ou cassação de direito de dirigir, previstos nos incisos III, V, VI e VII, do art. 255 do Substitutivo.

Tal conflito não existe porque o próprio item VI do art. 21 estabelece que o órgão ou entidade executivo rodoviário, além das penalidades de multa, somente podem aplicar as penalidades de “advertência por escrito”, e as medidas administrativas. Opinamos pela rejeição das Emendas.

Emendas nºs. 042 e 043 - Objetivam as Emendas excluir do texto do inciso VI do art. 21 a remissão ao art. 22, V. Desta forma permanecerão com os órgãos ou entidades executivos rodoviários dos Estados, Distrito Federal e Municípios, também as atribuições relativas à fiscalização, nas estradas e rodovias, dos itens a que alude o inciso V do art. 22, de competência dos DETRAN. A providência merece o apoio desta Relatoria, que propõe o seu acolhimento.

Emenda nº 045 - A presente Emenda merece acolhimento porque aperfeiçoa a redação do caput do art. 22, harmonizando-a com a dos arts. 21 e 24, com exceção da palavra “executivas”, que deve se manter no masculino em razão de regra gramatical que determina a sua concordância com a expressão “órgãos”.

As alterações contidas no inciso II disciplinam com mais procedência a matéria.

Somos pela aprovação da Emenda, com a ressalva antes consignada na seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao caput do art. 22 e ao seu inciso II, as seguintes redações:

“Art. 22 - Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente”.

Emenda nº 046 - A proposição em análise objetiva alterar a redação do inciso III do art. 22 do Substitutivo, no sentido de incluir a expressão “... inspecionar”.

Na realidade, a idéia que se subtrai do texto é de que a inspeção veicular relativa às condições de segurança seja conferida aos DETRAN, ficando para os órgãos ou entidades de proteção ambiental dos próprios Estados, Distrito Federal e Municípios, os encargos com

relação a inspeção dos veículos no que diz respeito à emissão de gases poluentes e ruído.

A fim de evitar possíveis dificuldades de interpretação, sugerimos o acolhimento parcial da Emenda nos termos da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao inciso III do art. 22 a seguinte redação:

“Art. 22

.....

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente”.

Emenda nº 047 - A Emenda, que propõe alterações nos arts. 22, 24, 121, 130 e 131, pretende conferir aos Municípios a atribuição para o licenciamento de veículos.

Em que pesem as razões relacionadas com a descentralização, que quase sempre são benéficas, no caso em tela não acreditamos que a medida seja conveniente. A grande dispersão de licenciamentos pelos mais de quatro mil municípios brasileiros poderá proporcionar sensível descontrole deste importante ato por parte das autoridades federais e nem sempre beneficiará aos municípios.

Por outro lado, para compensar os dispêndios municipais com a construção, reforma e restauração de suas vias terrestres, já prevê a Constituição Federal a transferência de 50% do produto da arrecadação do IPVA (tributo estadual) para os municípios.

Tais razões, paralelamente a obstáculos de ordem prática que hão de surgir para a implementação desta nova sistemática, levam-nos a sugerir o não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 048, 049, 050, 066 e 067 - Pretendem as proposições ora comentadas que se inclua no rol de competências dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a fiscalização, autuação e aplicação de penalidades por “excesso de velocidade”, alterando-se, para tanto, a regra da alínea “d”, do item V, do art. 22 ou suprimindo a alínea “e” do inciso VI, do art. 24.

A nosso ver tal medida somente contribuiria para estabelecer um acentuado conflito de atribuições entre estes órgãos e aqueles municipais, cujas competências acham-se discriminados no art. 24, especialmente no seu inciso V.

Tendo em vista que em princípio, os DETRAN passam a fiscalizar e controlar os aspectos relacionados com o CONDUTOR e o VEÍCULO, enquanto que aos municípios se atribui a tarefa de exercer a fiscalização sobre o ESTACIONAMENTO e a CIRCULAÇÃO (VIA), entendemos desaconselhável qualquer alteração nesta oportunidade. De igual forma deixamos de acatar a Emenda nº 67, de autoria do Senador Roberto Freire, pelos mesmos motivos ora expostos.

Sugerimos o não acolhimento das Emendas em exame.

Emenda nº 051 - A presente Emenda visa a estabelecer disposição que autoriza o acesso dos dados cadastrais de veículos e condutores aos órgãos ou entidades executivos de trânsito municipais, para que possam eles desempenhar com eficiência suas novas atribuições.

Tendo em vista, porém, a extensão redacional do dispositivo do inciso XII do art. 22 com o adendo proposto, sugerimos que a redação da Emenda constitua novo inciso daquele artigo.

Somos pela aprovação da Emenda, nos termos da ressalva consignada, na seguinte:

SUBEMENDA

Acrescente-se o seguinte inciso XIII ao art. 22, renumerando-se o seguinte:

“Art. 22

XIII - fornecer aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências”.

Emendas nºs. 052, 053 e 054 - As proposições destinam-se a nominar as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal.

Seguindo os exemplos de dispositivos anteriores, que passaram a nominar as Polícias Militares, sugerimos o acolhimento das Emendas em análise.

Emendas nºs. 055 e 056-A - Data máxima venia, não nos parece conveniente o acolhimento das Emendas em questão, pois, no que concerne ao trânsito, as Polícias Militares exercem as funções de policiamento ostensivo, mas não podem ser consideradas “autoridades de polícia”, senão de “agentes da autoridade”.

Tal titulação não deve nem pode ser considerada como um desprestígio para o policial que, conforme o caso, em matéria de segurança pública stricto sensu, é considerado “autoridade de segurança”.

No que diz respeito ao Sistema Nacional de Trânsito, as Polícias Militares, que prestam inestimáveis serviços nesta área, estão vinculadas, mediante convênios, aos órgãos ou entidades executivos de trânsito (DETRAN- Secretarias Municipais ou Departamentos de Estradas de Rodagem). Estes são, na verdade, as autoridades com circunscrição sobre as respectivas vias terrestres e, portanto, se constituem em “autoridades de trânsito. Não se aplica, no caso, a regra do § 5º do art. 144 da Constituição Federal.

Estas razões levam-nos a propor o não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 056 - A proposição busca alterar o inciso II do art. 23 do Substitutivo.

Embora se reconheça a intenção do ilustre autor em aperfeiçoar o texto em comento, não nos convencemos da conveniência da Emenda.

Na realidade, parece estar havendo confusão entre a ação fiscalizadora, latu sensu, que pode ser exercida por policial militar e por agente civil, e o “policamento ostensivo de trânsito” que somente pode ser exercido por policial. Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs 057, 058, 059 e 060 - Visam as Emendas em tela alterar o inciso III, do art. 23 do Substitutivo, no que diz respeito às duas primeiras enquanto que as seguintes buscam acrescentar, também § 2º ao referido artigo.

As modificações propostas distorcem a estrutura correspondente à divisão de competências adotada pelo Substitutivo, pondo em risco a própria integração do sistema.

Pela não aprovação das Emendas.

Emenda nº 061 - A Emenda contribui para o aperfeiçoamento do texto do Substitutivo ao prever a elaboração de “boletins de ocorrência”, nos casos de acidentes de trânsito.

Registrarmos que, por amor à isonomia e à harmonia de tratamento, a Relatoria sugere que a mesma redação proposta por esta Emenda, que deve ser acolhida, seja adotada, em parte, no inciso VI do art. 20.

Pela aprovação da Emenda.

Emendas nºs 062, 063 e 064 - Objetivam as proposições alterar o parágrafo único do art. 23 do Substitutivo.

Em que pese o esforço despendido no sentido de justificar as modificações, prefere a Relatoria a redação do texto Substitutivo por melhor atender ao interesse público, uma vez que as frações especializadas e treinadas, integradas por homens com perfil vocacional adequado haverão de contribuir para a elevação do nível dos policiais militares que desempenham tão importante em pról da sociedade.

Sugerimos o não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 065 - Objetiva a presente Emenda acrescentar parágrafo ao art. 23 do Substitutivo no sentido de fixar atribuições dos Corpos de Bombeiros Militares, atribuições estas já inerentes às funções essenciais desta briosa corporação.

Como ficou registrado por ocasião da análise de outras proposições, é inquestionável a importância do trabalho dos Corpos de Bombeiros, daí porque não vemos obstáculo à inclusão do referido dispositivo.

Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 068 - Parece-nos desnecessária a inclusão pretendida em face do que dispõe o inciso XVIII do mesmo art. 24, razão pela qual propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 069 - Pretende a Emenda acrescentar parágrafo ao art. 25 do Substitutivo conferindo às Polícias Militares, independentemente de convênio, poderes para autuar e encaminhar às autuações ao órgão ou entidade de trânsito competente.

Tal procedimento, a nosso ver, subverte a ordem de operação e planejamento sobre a via, a ponto de deixar a autoridade de trânsito sem o necessário controle sobre as ações desenvolvidas.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 070 - A proposição em exame reveste-se de grande importância para o sistema, como de resto acontece com a Emenda nº 02, já analisada. Todavia, a redação sugerida pela Emenda nº 51 (com

parecer favorável ao acolhimento) parece-nos melhor atender ao objetivo almejado.

Somos, portanto, pelo não acolhimento da emenda.

Emenda nº 071 - Como se trata de discriminações de infrações, parece-nos conveniente que tais normas jurídicas sejam veiculadas por decreto, no mínimo, e não por resolução do CONTRAN.

Somos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 072 - A nosso ver a proposição não deve ser acolhida. A regra do inciso V, do art. 30, que se pretende alterar, é norma geral de circulação e conduta, para todos os tipos de veículos enquanto que a do art. 60 do Substitutivo, o qual permite a circulação de bicicletas nos passeios (desde que devidamente sinalizado) é regra específica que, portanto, configura exceção.

Não há, data venia, contradição entre os dispositivos.

Emenda nº 073 - Pretende a Emenda acrescentar alínea “e” ao inciso VII, do art. 30, no sentido de determinar a conduta do ciclista ao ouvir o alarme sonoro dos veículos de emergência.

Tal dispositivo, a nosso ver, é desnecessário em razão do que dispõe a alínea a do mesmo inciso, verbis:

“VII -

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 a direita da via e parando se necessário” (grifamos).

Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 074 - Visa a proposição alterar a redação do § 2º do art. 30, incluindo na ordem de responsabilidade os veículos não motorizados.

Parece-nos providência acertada que tem em vista melhorar o nível de segurança no trânsito, daí porque opinamos favoravelmente ao acolhimento da Emenda.

Emenda nº 075 - A Emenda em questão aperfeiçoa a redação do inciso II, do art. 39 do Substitutivo, razão pela qual propomos o seu acolhimento.

Emenda nº 076 - A Emenda em apreço seria procedente se as vias de que trata o art. 61 não fossem, apenas, para veículos automotores, como de resto acontece com a legislação vigente. Tendo em vista, ainda, o excesso de detalhamento proposto, opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nºs. 077 e 078 - As Emendas em análise visam alterar a redação do art. 67 do Substitutivo, o qual dispõe sobre o controle ambiental no que concerne à emissão de gases poluentes.

Data venia, das razões aduzidas pelos ilustres autores das proposições, por se tratar de matéria técnica e complexa que se reveste de grande importância social, especialmente nos grandes centros urbanos, parece-nos conveniente a manutenção do texto contido no Substitutivo. Somos pelo não acatamento da Emenda nº 77. De registrar-se que a Emenda nº 78 foi retirada pelo seu autor, consoante Requerimento nº 741/96.

Emendas nºs. 079 e 080 - Ambas as Emendas visam corrigir omissão apresentada no parágrafo único do art. 67, com relação ao Distrito Federal.

Por mais se aproximar do texto adotado no Substitutivo, parece-nos mais própria a redação sugerida pela Emenda nº 79, razão pela qual sugerimos o acolhimento integral desta proposição e o parcial da Emenda nº 80.

Emenda nº 081 - Parece-nos nobre a intenção do ilustre autor da Emenda ao prever passeio ou faixa destinado a veículos não autorizados. A questão que nos preocupa e inibe a adotar a providência no plano normativo é a sua aplicação prática.

Com efeito, de pouco adiantará se inserir dispositivo desse teor, se os recursos financeiros e execução de grande parte das obras viárias não permitirem a sua construção.

A alternativa nestes casos seria desastrosa: - ou não se executa a obra por falta de recursos para construir mais esta benfeitoria ou se descumpre a lei. A hipótese é típica da engenharia de tráfego a quem cabe a solução.

Diante desta lamentável constatação achamos mais cauteloso sugerir o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 082 - Pelas razões aduzidas quando do exame da Emenda nº 01, opinamos pelo acatamento desta Emenda.

Emenda nº 083 - A Emenda pretende acrescentar na redação do art. 81, caput, a expressão “... em seu anexo II”.

Não procede, data venia, a alteração, pois segundo o disposto no art. 335 do Substitutivo, os sinais de trânsito previstos no Anexo II são temporários e correspondem à legislação vigente, até que, no prazo de 360 dias, o CONTRAN aprove o conjunto de sinais.

Portanto, não procede a menção ao Anexo II no corpo das disposições definitivas.

Pelo não acolhimento da proposição.

Emenda nº 083-A, 084 e 085 - A relação entre os concessionários do serviço público e o poder concedente é de cunho contratual, mas deve-se levar em consideração que as empresas que atuam nesta área necessitam de instrumento legal que permitam a sua pronta ação nos casos de controle e sobre veículos que provoquem danos às rodovias.

Por outro lado, somente o CONTRAN, no âmbito de suas atribuições, em casos em que se faça necessário, pode regular a atuação dos entes concessionários. Estas razões parecem-nos suficientes para propor o acolhimento das Emendas ora comentadas.

Em face da alteração introduzida no art. 7º do Substitutivo em razão do acolhimento da Emenda nº 07, necessário se faz a modificação redacional do parágrafo proposto pelas Emendas ora analisadas, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao § 3º do art. 93 do Substitutivo a seguinte redação:

“Art.
93.....

.....
§ 3º. O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições, sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV, V e VI do art. 7º.”

Emenda nº 086 - A Emenda objetiva acrescentar parágrafo ao art. 96 do Substitutivo, no qual fica a autoridade que recusa a permissão para a realização de evento em via pública obrigada a indicar alternativa de local aberta nas proximidades, para que o evento se realize.

Data venia, parece-nos despropositado tal encargo a ser exercido pela autoridade de trânsito. Entendemos, em primeiro lugar, que o interesse público deve sempre prevalecer, daí porque se concede à autoridade com circunscrição sobre a via o poder para vetar a obra ou evento. Em segundo lugar, somente os interessados, segundo as suas conveniências poderão discenir sobre a escolha do local para a manifestação e solicitar nova permissão a quem de direito.

A proposta em exame, de certa forma, está transferindo para a autoridade uma obrigação que ela, no mais das vezes, não tem condições para cumprir.

Somos, pois, pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 087 - A proposição objetiva alteração redacional no § 2º do art. 96 do Substitutivo, de forma a transferir para a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via a obrigação de comunicar sobre a interdição da via, e a indicação dos caminhos alternativos.

A nosso ver o texto do Substitutivo melhor regula a questão, pois se a interdição se der em razão de evento autorizado, aos responsáveis pelo evento devem recair as despesas com a comunicação, não cabendo ao Poder público arcar com gastos originados por outrem.

Somente nos casos de obras ou eventos patrocinados pelo Poder público a ele cabe promover a comunicação.

Pelas razões expostas sugerimos o não acatamento da Emenda.

Emenda nº 088 - A proposição em exame sugere alteração no § 3º do art. 96.

A nosso ver não procede a preocupação do ilustre autor da Emenda, no sentido de fixar com precisão o agente infrator sujeito à multa prevista no referido dispositivo.

No caso, parece-nos haver perfeita harmonia e integração entre o mencionado § 3º do art. 96 e o § 3º do art. 1º do Substitutivo, razão porque propomos o não acatamento da Emenda.

Emenda nº 089 - A presente Emenda pretende acrescentar § 4º ao art. 100, bem como alterar o § 1º do art. 323.

Na realidade, a proposição objetiva reativar parte de uma diretriz eliminada pelo Substitutivo, que transferiu para a legislação complementar (resoluções do CONTRAN) a disciplinação referente ao peso e dimensões dos veículos, para não “engessar” o texto.

Em tópico relacionado com a matéria, assim se manifestou esta Relatoria no corpo do Parecer aprovado por este colegiado:

“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”.

Por outro lado, qualquer alteração que se proceda no art. 323 implica mudança na legislação vigente (art. 81 do Regulamento do Código Nacional do Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16/01/68, com redação dada pelo Decreto 88.686, de 06/09/83), pois aquele dispositivo apenas repisa a legislação em vigor (é norma transitória) até que o CONTRAN venha a fixar novos limites.

Diante do exposto, não há como se adotar a Emenda, que deve ser rejeitada.

Emenda nº 090 - A presente Emenda foi retirada pelo seu ilustre autor, consoante o Requerimento nº 741/96.

Emenda nº 091 - Objetiva ela alterar a redação do § 3º do art. 105 do Substitutivo. É evidente o aperfeiçoamento do texto do referido dispositivo pela Emenda em exame, ao complementar, com propriedade, a idéia de se exigir dos profissionais responsáveis pelas inspeções veiculares, tanto no que concerne à segurança veicular, como na verificação da emissão de gases poluentes e de ruído. Propomos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 092 - A presente Emenda objetiva suprir a omissão do Distrito Federal como pessoa política com competência legislativa e organizacional concorrente com relação à inspeção veicular concernente à emissão de gases poluentes e ruído.

A iniciativa merece acolhida, mas nos termos da redação básica adotada pelo § 4º do art. 105 do Substitutivo, ou seja, acrescentando-se, apenas, a expressão “Distrito Federal” após a palavra “Estados”.

Somos, assim, pelo acolhimento parcial da Emenda, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

O § 4º do art. 105 passa a ter a seguinte redação:

“Art. 105 -

§ 4º - Cabe aos Municípios e, concorrentemente aos Estados e ao Distrito Federal, 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”.

Emendas nºs. 093, 094 e 095 - As proposições em exame pretendem excetuar da regulamentação do CONTRAN a obrigatoriedade do cinto de segurança nos ônibus em percursos em que seja permitido aos passageiros viajar em pé.

Não nos parece procedente a preocupação dos ilustres autores das Emendas, pois por se tratar de regulamentação ampla e de nível técnico complexo, parece-nos que a melhor solução é a de se confiar ao CONTRAN, por sua inequívoca eficiência, a disciplinação da obrigatoriedade do uso do cinto de segurança em todos os veículos, de acordo com as circunstâncias e peculiaridades de cada um.

Somos pelo não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 096 e 098 - As Emendas ora em comento visam elevar de 3.500 kg para 4.536 kg o peso bruto total dos veículos aludidos no inciso II do art. 106, sujeitos à obrigatoriedade de pintura de faixas de segurança e de registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (tacógrafo).

Diante das razões de ordem técnica apresentadas pelos ilustres autores das proposições, sugerimos o acolhimento das Emendas, com o registro que se segue.

Observando-se que na Emenda nº 98 foi omitida a palavra “total”, após a expressão “peso bruto”, daí porque oferecemos a seguinte:

SUBEMENDA

O Inciso II, do art. 106 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

“Art. 106 -

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, o de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 kg (quatro mil, quinhentos e trinta e seis

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”.

Emenda nº 097 - A Emenda em análise tem por objetivo retirar do texto do inciso II do art. 106 a obrigação da pintura de faixas de segurança para melhor visibilidade, nas laterais e na traseira para veículos de transporte de passageiros e de carga.

Não obstante as razões alinhadas pelo ilustre autor da proposição, que entende dispensável tal sinalização, por amor à cautela e à segurança que deve ser redobrada, especialmente nas estradas e rodovias, ousamos discordar da justificativa apresentada, para opinar pela manutenção da exigência, especialmente em vista do aumento da conspicuidade dos veículos demonstrada nos países que adotam o sistema.

A pintura nos pará-choques, sem a utilização de material retro refletor é insuficiente, em muitos casos, para evitar colisões, especialmente à noite.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 099 - A proposta em análise pretende excluir da obrigatoriedade dos veículos a que se refere o item II do art. 106 a pintura de faixas, além de transferir para o CONTRAN a fixação do peso bruto total dos veículos a serem equipados com tacógrafo.

O limite de peso aludido no dispositivo em questão deverá ser elevado para 4.536 quilogramas por razões de ordem técnica, se aprovadas as Emendas nºs. 96 e 98, o que constitui verdadeiro avanço com relação à legislação em vigor.

A nosso ver é conveniente, no caso, estabelecer-se na lei a fixação do peso, evitando-se maiores delongas sobre esta questão, registrando-se, ainda, que várias consultas foram formuladas por esta Relatoria às fontes mais competentes para opinar sobre o assunto.

Sugerimos o não acatamento da Emenda.

Emenda nº 100 - A Emenda em tela pretende incluir, dentre os equipamentos obrigatórios previstos no inciso II do art. 106 o "totalizador de excesso de esforços horizontais".

No Parecer aprovado por esta Comissão, assim nos manifestamos sobre a matéria, verbis:

"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 8^a 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 transplata 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".

Pelas razões ora alinhadas, opinamos pelo não acatamento da Emenda.

Emenda nº 101 - Tem a proposição por escopo a supressão do inciso III, do art. 106 do Substitutivo, o qual prevê, dentre os equipamentos obrigatórios "dispositivo que permita a identificação automática do veículo".

Fundou o ilustre autor da Emenda a sua justificação nos malefícios que o equipamento deverá trazer para o usuário, pela quebra de sua privacidade, pois cabe "... ao consumidor a opção de ter ou não o seu veículo identificado automaticamente onde quer que ele esteja" (verbis).

Não nos parece, data venia, que seja este um entrave para a utilização do referido equipamento eletrônico, pois o número de veículos que passarão a trafegar com segurança pelas nossas estradas e rodovias supera eventuais casos de "quebra de privacidade", que não chegam a alarmar, pois se alguém se encontra em trânsito com seu veículo - e

não é fantasma -, está sempre sujeito a ser reconhecido, por si ou por seu veículo.

Os benefícios que o equipamento poderá trazer para os usuários e as autoridades, no nosso entender, superam as eventuais dificuldades apontadas.

Cabe observar, por oportuno, que não se trata de monitoramento “via satélite”, mas de sistema integrado por computadores.

Transcrevemos, neste passo, trecho do Parecer que encaminhou o Substitutivo ao plenário, que justifica o disposto no inciso III, do art. 106, verbis:

“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.

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”.

Propomos, assim, o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 102 - A proposição em análise pretende alterar a redação do inciso VI, do art. 106, no sentido de transferir para o CONTRAN a regulamentação do dispositivo destinado ao controle da emissão de gases poluentes e de ruído.

Justifica-se, a nosso ver, a alteração proposta, pois sendo tecnologicamente possível, nada deve impedir a instalação do referido equipamento nos veículos usados.

Propomos o acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 103 e 104 - Não obstante deva-se elogiar o zêlo e a preocupação dos ilustres autores das Emendas em análise, não nos parece, data venia, que mereçam elas prosperar.

A regra do art. 108, como observa com propriedade a justificativa das proposições, não constitui norma tendente a disciplinações de concessão ou permissão de serviços de transporte, mas mera autorização para a circulação de veículos para o transporte de passageiros, a título precário.

Não vemos razão, portanto, para se proceder às mudanças sugeridas.

Propomos o não acolhimento das Emendas.

Emenda nº 105 - A Emenda em exame pretende incluir no § 3º do art. 111 mais uma condição para o uso de painéis publicitários nos veículos de transporte coletivo de passageiros, qual seja, a de que a publicidade “contribua para a redução tarifária”.

A idéia é a de repetir no Código o disposto no § 1º do art. 91 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, com a redação que lhe atribuiu o Decreto nº 1.683, de 25/10/95.

Trata-se de providência que pode merecer acolhida no plano financeiro ou econômico, como medida de “política tarifária”, mas jamais conter-se no conjunto de normas que compõem um “Código de Trânsito”.

Esta questão deve ou pode ser objeto de discussão e negociação entre o poder concedente (federal, estadual, distrital ou municipal) e os empresários de transporte.

Somos, por estas razões, pelo não acatamento da Emenda.

Emenda nº 106 - Pretende a Emenda alterar o caput do art. 115 do Substitutivo, dispensando o uso do lacre nas placas dos veículos automotores.

Entedemos mais segura a manutenção do mencionado lacre para se evitar eventuais procedimentos de fraude.

Pelo não acolhimento da proposição.

Emenda nº 107 - Trata-se de proposição de caráter redacional que visa a evitar dúvida de interpretação com relação ao órgão executivo de trânsito a quem cabe o registro dos veículos automotores.

A sugestão aperfeiçoa o texto e, por isso, merece acolhimento.

Emenda nº 108 - A presente Emenda objetiva a transferência de parágrafo único do art. 121 para o § 2º do art. 131, remunerando-se as demais.

Procede a alteração proposta, pois o selo a que se refere o parágrafo único do art. 121 deverá ser afixado no veículo por ocasião de cada licenciamento, daí porque melhor se situa a norma do corpo do art. 131.

Sugerimos o acatamento da Emenda.

Emenda nº 109 - Procede, em parte, a Justificativa do ilustre autor da Emenda ao observar que o prazo para o registro somente está fixado para o caso de transferência de propriedade do veículo (§ 1º do art. 123).

Pretende ele que este prazo se estenda para as demais hipóteses previstas no art. 123, tais como mudança de município do proprietário (inciso II), alteração de característica do veículo (inciso III) e mudança de categoria (inciso IV).

A intenção do texto, ao contrário, é a de somente conceder prazo (30 dias) para o registro no caso de transferência da propriedade, enquanto que para os demais casos o registro deve ser imediato.

Em razão da dúvida surgida, pretende esta Relatoria propor, a final, nova redação ao § 1º do art. 123.

A redação proposta na Emenda, entretanto, não atende integralmente aos objetivos colimados, daí porque propomos o acolhimento parcial, nos termos da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao § 1º do art. 123 a seguinte redação:

“Art.
123.....

§ 1º. No caso de transferência de propriedade o prazo para o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.”

Emendas nºs. 110, 111, 112, 113 e 114 - Pretendem as Emendas a inclusão de artigo no Capítulo XII do Substitutivo, que disciplina o LICENCIAMENTO.

Trata-se de regra que condiciona a regularização de veículos (registro, licenciamento e emplacamento) de característica comercial (taxis, ônibus, caminhões, etc.) à prévia autorização por parte do poder concedente.

A medida já é adotada atualmente e se faz necessária para a concessão das chamadas “placas vermelhas”. Somos favoráveis à aprovação das Emendas.

Emenda nº 115 - Propõe a Emenda a obrigação de visto a ser concedido pelo município para que um veículo licenciado em outro município venha a transitar por mais de 30 dias.

A sugestão, data venia, não nos parece aceitável por vedação constitucional, tendo em vista que a norma do inciso XV, do art. 5º

estabelece que “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”.

Por outro lado, tal preceito, além de carecer de sanção pelo não cumprimento da obrigação é de controle prático impossível, pois a forma de fiscalizar a permanência de um veículo em um município é tarefa difícil.

Ademais, nos grandes centros urbanos é comum a existência das chamadas “cidades dormitórios”, nas quais habitam milhares de pessoas que gravitam em torno de cidades com grande concentração de indústrias, de forma que há, na prática, uma verdadeira superposição de municípios, dificultando, ainda mais, a fiscalização e o controle do período de tempo de trânsito dos veículos licenciados nos municípios vizinhos.

Em fim, razões de ordem jurídica e de ordem prática, a nosso ver, desaconselham o acatamento da Emenda.

Emenda nº 116 - Pretende a Emenda a supressão do art. 134 do Substitutivo.

Embora se possa reconhecer que o referido dispositivo não esteja redigido da melhor forma, daí porque devemos propor a sua alteração, não há negar que seja ele de grande importância para assegurar o recolhimento de multas decorrentes de infrações cometidas pelo antigo proprietário.

Opinamos pelo não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 117 - A proposta formulada pela Emenda em exame soluciona, em parte, a questão da transferência de propriedade dos veículos automotores, mas a nosso ver, ainda deixa a desejar, por não induzir a regularização rápida da situação.

Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 118 - A fórmula sugerida pela Emenda, a nosso ver, melhor atende aos objetivos de resguardar a cobrança das multas nos

casos de comercialização de veículos usados, pois obriga o proprietário antigo a comunicar a transação ao respectivo DETRAN, sob pena de ficar responsável, solidariamente, pelas penalidades cominadas até a efetiva comunicação.

Sugerimos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 119 - Trata-se de proposição que possui caráter redacional, que supre omissões encontradas no texto do caput do art. 139, no que diz respeito ao Distrito Federal.

Sugerimos o acatamento da Emenda.

Emendas nºs. 120, 121 e 122 - As presentes Emendas pretendem incluir, dentre os requisitos para a concessão ou renovação do documento de habilitação a apresentação de certidão negativa de feitos criminais ajuizados, relativamente aos crimes de roubo, sequestro, estupro, atentado violento ao pudor, corrupção de menores e tráfico de drogas.

Para tanto, sugere a inclusão de inciso no art. 139 (Emenda nº 120) e de dois parágrafos ao artigo 144 do Substitutivo (Emendas nºs. 121 e 122).

A matéria proposta, inegavelmente, possui caráter diverso daquele tratado no Projeto que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O que regula o Projeto, no caso do art. 144 antes referido, são os requisitos para a concessão da “habilitação” para as categorias “D” e “E” e tipos especiais de veículos, não cabendo aí estabelecer condições extras para o exercício de profissões, tais como taxistas.

Estes profissionais, bem como os motoristas de ônibus estão vinculados às concessões, permissões ou autorizações conferidas por órgãos públicos reguladores de tais tipos de transportes.

Ora, ao poder municipal cabe estabelecer condições e exigências para a permissão da prestação de serviço de taxi, o mesmo acontecendo com o transporte coletivo urbano. Ao órgão rodoviário estadual compete a outorga da permissão ou concessão do transporte coletivo

de passageiros intermunicipal e ao DNER do transporte interestadual e internacional.

Trata-se, pois, de matéria concernente ao transporte e foge à competência dos DETRAN a fiscalização de tal requisito, pois não há como aquele órgão controlar a execução da norma, uma vez que a rotatividade do exercício profissional obstaculiza tal fiscalização.

Os taxistas, por exemplo, são as maiores vítimas da violência urbana e não consta que possuam o direito de exigir dos seus passageiros a apresentação prévia de qualquer certidão negativa ou certificado de bons antecedentes. Outra não é situação dos condutores de ônibus urbanos e interurbanos.

Cabe registrar que o texto do Substitutivo, tendo em vista a situação especialíssima dos condutores de veículos destinados à condução coletiva de escolares (quase sempre menores de idade) e por estarem submetidos à autorização dos DETRAN, exige no art. 328, a apresentação “prévia” de certidão negativa relativamente aos crimes de homícidio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos.

Por derradeiro, cabe registrar que tal proposta já foi submetida ao crivo desta Comissão na reunião realizada no dia 11 de junho próximo passado e rejeitada por ocasião da reunião que aprovou o Substitutivo ora em exame.

Em face da inconveniência da proposta que, se não rejeitada poderá criar uma verdadeira “indústria da certidão” e, ainda, por afrontar dispositivos que conferem aos municípios e estados membros a competência constitucional para legislar sobre assuntos de interesse local (C. F., art. 30, I) e aqueles não vedados pela Constituição Federal (C. F., art. 25, § 1º), respectivamente, sugerimos o não acolhimento destas Emendas.

Emenda nº 123 - A proposição objetiva suprimir da redação do art. 159 a expressão “... independentemente do reconhecimento da prescrição, em face da pena concretizada na sentença”.

Para o ilustre autor da Emenda deve-se, também, isentar o agente de delito de trânsito da obrigação de se submeter a novos exames em razão do reconhecimento da prescrição em face da pena em concreto.

Somos, data venia, de opinião diametralmente oposta. Injusto, embora legal, já é o fato de não cumprir o condenado a pena que lhe foi imposta por razão meramente temporal. Maior injustiça, ainda, é isentá-lo, pela mesma razão, da obrigação da reciclagem.

Observamos, por oportuno, que a regra inscrita no art. 159 do Substitutivo originou-se de decisão prolatada pelo Colendo Supremo Tribunal Federal, que estabeleceu a prevalência do art. 77 do vigente Código Nacional de Trânsito, que dispõe:

“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”.

Interpretando tal dispositivo, assim decidiu o STF, verbis:

“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, 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.” (HABEAS CORPUS N° 719848/130, Relator Ministro Néri da Silveira, 2^a Turma, em 09/05/95) (grifamos).

O que se pretende com a redação atribuída ao art. 159 é consagrar na lei a orientação saudável da jurisprudência, evitando-se constantes ajuizamentos de condenados que já se beneficiaram com a prescrição e que buscam o privilégio de se evadir da importante obrigação de reciclagem para voltar a dirigir.

Somos pelo não acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 124, 125, 126, 127 e 128 - As proposições que ora passamos a comentar pretendem a supressão do § 9º do art. 158 do Substitutivo, o qual autoriza o empregador a reter a Carteira Nacional de Habilitação de seus servidores ou empregadores quando forem estes acometidos de doença que, comprovadamente, os incapacitem para dirigir.

Diante das razões alinhadas pelos ilustres autores das proposições em exame e, por cautela, no que concerne a eventual violação de direito individual, sugerimos o acolhimento das Emendas.

Emenda nº 129 - Diante da proposta de acatamento das Emendas que pleitearam a supressão do § 9º do art. 158, posiciona-se esta Relatoria pelo não acolhimento da Emenda modificativa ora em exame.

Emenda nº 130 - A presente Emenda objetiva introduzir como instrumento de medida de alcoolemia o chamado “bafômetro”, mas, a priori, já define o índice mínimo permitido, o que a nosso ver pode comprometer a sua alteração futura decorrente de novos estudos sobre a matéria. Em razão do que foi exposto a Emenda deve ser considerada como parcialmente aprovada.

Emenda nº 131 - A proposição em análise pretende alterar o art. 164 do Substitutivo, no sentido de escalar os índices da alcoolemia, de forma a estabelecer como infração média a condução de veículo com a dosagem entre 3 e 6 decigramas de álcool por litro de sangue,

mantendo como infração gravíssima a dosagem superior a 6 decigramas.

Parece-nos conveniente a mudança proposta no sentido de se prever para aqueles que ingerem quantidades moderadas de bebidas alcóolicas uma penalidade que, pelo menos sirva de alerta para que em situações futuras não venham a exagerar no consumo de álcool.

Sugerimos o acolhimento da Emenda na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao art. 164 do Substitutivo a seguinte redação:

“Art. 164 - Dirigir sobre a influência do álcool, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em nível:

I - entre 3 e 6 decigramas de álcool por litro de sangue

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

II - superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue

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 de documento de habilitação.

Parágrafo único: o limite de alcoolemia também poderá ser apurada na forma do art. 276”.

Emenda nº 132 - A Emenda em exame pretende disciplinar o uso do cinto de segurança nos taxis, propondo a inclusão de parágrafos nos arts. 166 e 279 do Substitutivo.

Não nos parece aceitável a proposta porque a sua implementação, na prática é difícil e porque em situação alguma pode o condutor deixar de cumprir fielmente as regras de trânsito, sejam elas relacionados com a segurança veicular, dos ocupantes do veículo ou de circulação.

No caso de o passageiro recusar-se a utilizar o cinto de segurança a única atitude correta do condutor do veículo é não transportá-lo.

Qualquer outra solução servirá de justificativa, pelo condutor, para infringir a lei, o que é inaceitável. Semelhante situação é aquela em que o passageiro “exige” do taxista que venha ele a exceder a velocidade permitida na via ou a ultrapassar sinal fechado. Se aceita a “exigência”, a responsabilidade continua a ser do condutor.

Diante destas razões, propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 133 - A proposição tem por objetivo alterar a redação do art. 184 do Substitutivo, para suprir lacuna no referido dispositivo com relação à regra contida no Capítulo III (art. 30, IV).

A Emenda aperfeiçoa tecnicamente o texto, razão pela qual sugerimos o seu acatamento.

Emenda nº 134 - Pretende a Emenda alterar o art. 186 do Substitutivo, para estabelecer graduação na penalidade nele prevista, de forma a recrudescer a multa para caminhões e ônibus que, em razão de suas dimensões, provocam grandes congestionamentos nos centros urbanos.

A proposição contém embasamento técnico, merecendo, por isso, ser acatada.

Emenda nº 135 - A proposta em exame reveste-se, também, de conteúdo técnico e visa incluir o inciso X no art. 230 do Substitutivo, com o objetivo de estabelecer penalidade para os veículos que transitam com excesso da capacidade máxima de tração, pois esta

circunstância compromete diretamente o sistema de freios, e, por via de consequência, a segurança veicular.

De forma cautelosa, a Emenda remete ao CONTRAN a graduação do tipo de infração, que terá por base a relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração.

A proposta, a nosso ver, aperfeiçoa o texto merecendo acolhimento.

Em decorrência desta alteração introduzida, faz-se necessária a adaptação da redação do parágrafo único do art. 230, razão pela qual esta Relatoria propõe a seguinte

SUBEMENDA

O parágrafo único do art. 230 do Substitutivo passa a ter a seguinte redação:

“Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso e ou excedendo à capacidade máxima de tração, 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”.

Emenda nº 136 - Trata-se de alteração redacional do art. 246 do Substitutivo que merece aprovação, pois harmoniza o texto com a realidade prática, consoante esclarece a Justificativa do ilustre autor.

Somos pelo acatamento da Emenda.

Emenda nº 137 - Busca a proposição alterar a redação do art. 247 do Substitutivo com o objetivo de corrigir a inexata remissão ao art. 100 e a denominação do veículo, observando-se, ainda, que a infração se refere, apenas, ao excedente de carga e não de passageiros (art. 230, VII). A Emenda merece ser acolhida.

Emenda nº 138- Propõe a Emenda a alteração no § 4º do art. 256 do Substitutivo para suprir a falha redacional contida no dispositivo, consoante demonstram as razões que acompanham a proposição.

A redação proposta disciplina com a abrangência necessária a responsabilidade do embarcador. Por melhor traduzir o objetivo almejado, sugerimos a substituição, na Emenda, das palavras “mesmo que” pela expressão “ainda que”.

Somos favoráveis ao acolhimento da Emenda, com ressalva registrada na seguinte:

SUBEMENDA

O § 4º do art. 256 passa a ter a seguinte redação:

“Art. 256.....

§ 4º. O Embarcador é responsável pela infração relativa a transporte de carga com excesso de peso nos eixos e/ ou no Peso Bruto Total, quando for o único remetente da carga, ainda que o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.”

Emendas nºs 139 e 140 - As Emendas em questão pretendem a supressão dos §§ 7º e 8º do art. 256, que tratam da identificação do condutor que praticou a infração, por parte do proprietário do veículo.

Em que pesem as alegações contidas nas Justificativas, parece-nos fundamental que se identifique o condutor infrator, a fim de que se possa pôr em aplicação as normas relativas às reincidências e o sistema de pontuação previsto no art. 258 do Substitutivo.

O acompanhamento do Prontuário do condutor e os sistemas de controle de infrações dependem da implementação dos dispositivos em tela, daí porque opinamos pelo não acatamento das Emendas.

Emenda nº 141 - Propõe a Emenda a supressão da palavra “condutor” dos §§ 7º e 8º do art. 256 do Substitutivo, providência que nos parece sensata, pois há situações em que o infrator não é o condutor, como exemplifica a Justificativa que acompanha a proposição.

Opinamos favoravelmente ao acatamento da Emenda, observando-se que esta Relatoria opta pela fórmula redacional sugerida pela Emenda nº 142.

Emenda nº 142 - A presente Emenda, além de suprimir a palavra “condutor”, reduz para 15 dias o prazo, a partir da notificação da autuação, para que o proprietário do veículo identifique o condutor ou responsável pela infração.

A fórmula sugerida parece-nos melhor atender aos objetivos almejados pelo sistema, razão porque propomos o acolhimento da Emenda. A modificação em questão conduz à necessidade de se alterar, a redação do inciso II do art. 280, a fim de tornar viável a aplicação das penalidades pelas autoridades de trânsito, nos termos da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao inciso II, do art. 280 do Substitutivo a seguinte redação:

“Art. 280

II- se, no prazo máximo de sessenta dias, não for expedida a notificação da autuação”.

Emenda nº 143 - A proposição que ora comentamos visa alterar a redação do § 8º do art. 256, no sentido de tornar mais coerente e justa a aplicação da nova multa a ser lavrada contra a pessoa jurídica que deixa de identificar o infrator.

Ao invés de se estabelecer uma multa no valor de dez vezes a penalidade original, sugere a Emenda que seja ela multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas nos últimos doze meses.

Por melhor regular a hipótese, propomos o acolhimento da Emenda substituindo-se a expressão “nos últimos doze meses” por “no período de doze meses”, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

O § 8º do art. 256 passa a ter a seguinte redação:

“Art.256.....

§ 8º. Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo notificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses”.

Emenda nº 144 - Pretende a Emenda a inclusão de § 9º ao art. 256, no sentido de deixar claro que o fato de ser o infrator pessoa jurídica não o exime das regras relativas à reincidência e pontuação previstas nos arts. 257 e 258 do Substitutivo.

A proposição aperfeiçoa o texto, razão pela qual sugerimos o seu acatamento.

Emenda nº 145 - A emenda em análise objetiva a inclusão de parágrafo ao art. 257 autorizando os municípios a alterar os valores das multas de sua competência.

A sugestão apresentada, em que pesem os robustos argumentos em defesa dos municípios com peculiaridades próprias e com problemas específicos de trânsito, não nos parece de acolhimento possível ou conveniente pelas razões que passamos a alinhar.

Preliminarmente, deparamo-nos com obstáculo de ordem jurídico-constitucional que nos parece intransponível, no caso.

É que a matéria objeto da lei municipal referida na proposição (multa por infração de trânsito) constitui “legislação de trânsito” e, portanto, da competência exclusiva da União, nos termos do inciso XI do art. 22 da Constituição Federal.

No caso, salvo melhor juízo, não se trata de competência comum ou concorrente, nem de “assuntos de interesse local”, pois se assim fosse, não estaríamos elaborando um código de trânsito no Congresso Nacional.

Por outro lado, a diversificação de legislações cominadoras de penalidades pecuniárias no País (mais de 4.000 municípios) traria o caos para os usuários e para o próprio sistema de controle e cobrança das multas.

Não obstante a saudável preocupação de se contemplar as municipalidades de instrumentos adequados para preservar os seus sistemas viários, registramos que o texto em exame já apresenta sensível avanço neste sentido, daí porque propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 146 - A Emenda sugere alteração do § 1º do art. 259 determinando a criação de câmara de compensação a ser instituída pelo CONTRAN para a arrecadação de multas por infrações cometidas em unidades federativas diversas da do licenciamento do veículo.

Ora, o texto do Substitutivo já prevê a intervenção do CONTRAN para disciplinar a compensação. Parece-nos muito limitativo àquela delegação legislativa determinar-se, desde já, como deve o CONTRAN proceder (criando câmara).

Por outro lado, é de se suscitar dúvida sobre a competência do CONTRAN, órgão normativo e consultivo, para “criar câmara de compensação de multas”. Talvez, tal atribuição seja, inclusive, do DENATRAN, órgão executivo máximo de trânsito da União.

Somos pelo não acatamento da Emenda.

Emenda nº 147 - Objetiva a proposição em exame a inclusão do § 4º ao art. 261 do Substitutivo, visando à melhor disciplinação do conserto ou reparo de veículos apreendidos.

É inegável a necessidade de se prover o texto do dispositivo proposto, tendo em vista que há determinados casos em que os reparos não podem ser realizados no depósito.

Diante, porém, da necessidade de se aperfeiçoar a redação da Emenda, sugerimos o seu acolhimento, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Inclua-se no art. 261 o seguinte § 4º:

“Art. 261

§ 4º - Se o reparo mencionado no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria”.

Emenda nº 148 - Cinge-se a Emenda na exclusão da expressão “em processo administrativo” do art. 264 em face da preocupação com a interpretação que se possa dar ao dispositivo, atribuindo-se delongas burocráticas por ocasião da suspensão do direito de dirigir e da cassação do documento de habilitação.

Embora seja conveniente que se abrevie a decisão sobre a aplicação das penalidades supracitadas, é inegável que devem elas ser adotadas com cautela e isenção, justificando-se a previsão de “decisão fundamentada” e assegurado ao infrator “amplo direito de defesa”, elementos inerentes, no caso ao “processo administrativo”.

Ademais, o recurso em questão é encaminhado à JARI, regido, pois, por legislação especial que prevalece sobre a geral.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 149 - Pretende a Emenda alterar a redação do inciso IX do art. 268, para nele prever, apenas, a realização de teste de dosagem alcoólica por via mecânica.

Data venia da alegação da justificação que acompanha a proposição, parece-nos mais abrangente a redação do Substitutivo, no que concerne a medidas administrativas, razão pela qual propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 150 - A proposição em exame tem por objetivo proceder a alteração no art. 275, bem como acrescentar parágrafo único ao referido dispositivo.

Em face de ter sido a intenção do ilustre autor, em parte adotada, e pelas mesmas razões já expostas quando da análise de Emenda oferecida propondo mudança redacional no art. 165, entendemos que a presente Emenda pode ser considerada parcialmente aprovada.

Emenda nº 151 - Pretende a Emenda acrescentar parágrafo único ao art. 275 conferindo ao CONTRAN (que deverá contar com Câmara Temática de Medicina de Tráfego) o estabelecimento dos índices equivalentes para outros testes de alcoolemia porventura aplicáveis científicamente.

Somos pelo acatamento da Emenda.

Emenda nº 152 - Objetiva a proposição em exame alteração no art. 276 para determinar teste, exame ou perícia de alcoolemia em qualquer acidente de trânsito e não apenas naqueles com vítimas, bem como estabelecer a homologação pelo CONTRAN dos aparelhos de medição.

Parece-nos que a redação da Emenda melhor atende aos objetivos de apuração do índice de alcoolemia, pois a previsão dos teste em qualquer acidente, certamente servirá para proporcionar um maior controle da ingestão de álcool excessiva entre os condutores.

Sugerimos o acolhimento da proposição.

Emenda nº 153 - As razões que nos levaram a propor o não acatamento da Emenda anterior (nº 152) podem servir de embasamento para que esta Relatoria sugira o não acolhimento da proposição em exame.

Emenda nº 154 - A Emenda em tela objetiva acrescentar a expressão “ou celetista” após a palavra “estatutário” no § 4º do art. 279.

As razões de cunho jurídico apresentadas pelo ilustre autor da Emenda e o caráter de esclarecimento hermenêutico do acréscimo justificam o acolhimento da proposição.

Emenda nº 155 - A presente Emenda pretende excluir do caput do art. 279 a expressão “... na presença do infrator”.

Esta Relatoria compreendendo a dificuldade manifestada pelas autoridades de trânsito no que concerne à autuação com a presença do infrator, especialmente nos grandes centros urbanos e, para evitar a impunidade com relação às infrações previstas neste Código, propõe o acolhimento da presente Emenda.

Emenda nº 156 - A Emenda em tela pretende substituir a palavra “poderá” pela expressão “deverá”, o que nos parece acertado. Todavia, o texto em exame acrescenta o vocábulo “fundamentada” após “declaração”, o que pode gerar dificuldades de ordem prática para a autoridade ou o agente, pois a única fundamentação exigível é a de natureza legal.

Por estas razões, somos favoráveis ao acolhimento parcial da proposição, na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Dê-se ao § 2º do art. 279 do Substitutivo a seguinte redação:

“Art. 279

§ 2º - A infração deverá 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”.

Emenda nº 157 - Consoante já ficou sobejamente esclarecido, tanto no Parecer adotado por esta Comissão, que encaminhou o Substitutivo ao Plenário, como na oportunidade da análise das Emendas, 55 e 56-A, as funções relevantes e criteriosas das Polícias Militares, no trânsito, não se equiparam às de autoridade de trânsito, mas ao policiamento ostensivo, o que não desprestigia em nada aquelas corporações, cujas funções primaciais estão voltadas para o policiamento de segurança.

Sugerimos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 158 - A Emenda em apreço tem por objetivo alterar a redação do § 3º do art. 279, substituindo a expressão “colher a assinatura do infrator” por “a atuação em flagrante”.

A nosso ver a proposição aperfeiçoa o texto em questão, daí porque propomos o acolhimento da Emenda.

Emendas nºs. 159 e 160 - Diante da proposta de acolhimento da Emenda nº 154, que pretende incluir a palavra “celetista” no § 4º do art. 279, propomos o não acatamento das Emendas ora analisadas.

Emenda nº 161 - Visa a proposição modificar o caput do art. 281 para dele retirar a palavra “infrator” após o vocábulo “assegura”.

A medida contribui, de fato, para o aperfeiçoamento do texto, daí porque sugerimos o seu acolhimento.

Emenda nº 162 - Além da alteração já cogitada e admitida no caput do art. 281 esta Emenda propõe a inclusão de novo parágrafo estabelecendo que a notificação será sempre encaminhada ao proprietário do veículo, que é o responsável pela quitação do débito.

A proposta merece acolhida pelas razões contidas na Justificação do ilustre autor.

Emenda nº 163 - A Emenda em apreço repisa a anterior, apenas equivocando-se com relação à inclusão de parágrafo único, o qual deverá ser o § 3º do art. 281 e não contendo a expressão “..., responsável pelo pagamento”.

Entendemos que a proposição deve ser considerada como parcialmente aprovada.

Emenda nº 164 - Objetiva a providência excluir do art. 283 a figura do infrator, pois como acertadamente esclarece o ilustre autor, em muitos casos a responsabilidade pelo pagamento recai sobre o proprietário do veículo ou terceiro.

A Emenda merece ser acolhida.

Emenda nº 165 - Com toda a propriedade, a Emenda corrige equívoco redacional contido no parágrafo único do art. 287, pois, como observa o ilustre autor, “é óbvio que a autoridade que impôs a penalidade não irá recolher o valor da multa para interpor recurso”.

O parecer é pelo acatamento da proposição.

Emenda nº 166 - É evidente o equívoco na redação do inciso I, do art. 288, razão pela qual propomos o acolhimento da Emenda.

Emenda nº 167 - Na **verdade**, ao **contrário** do afirmado na Justificação, a norma constitucional invocada - art. 24, XVI, da Constituição da República - **não ampara** a iniciativa secundária, pois o que, no caso, constituiu **objeto partilhável**, em sede de **condomínio legislativo**, entre a União Federal e os Estado-membros, é a **definição** das “linhas **mestras**” da “estruturação” das polícias civis (MANOEL GONÇALVES FERREIRA FILHO, **Comentários à Constituição Brasileira de 1988**, vol. 1, Saraiva, São Paulo, 1990, pág. 195).

Ademais, a teor do preceituado no § 1º do **mesmo** dispositivo constitucional, a **competência da União**, no âmbito da **legislação concorrente**, está **adstrita** ao estabelecimento de **normas gerais**.

Embora a **doutrina** registre certa dificuldade **prática** para a identificação **conceitual** dessas normas (FERNANDA DIAS MENEZES DE ALMEIDA, **Competências na Constituição de 1988**, Atlas, São Paulo, 1991, pág. 156), não há negar que a **criação** de delegacias especializadas de trânsito **não** assume esse **caráter**.

Tratando-se, pois, de matéria **concentrada** no domínio competencial dos **Estados-membros**, a Relatoria, em **preliminar**, opina pela **rejeição** da emenda.

Emenda nº 168 - Quanto à **primeira parte** da emenda - dirigida ao **caput** do art. 296 do Substitutivo -, a Relatoria reputa **inconveniente** qualquer **condicionamento** do texto projetado a **futuras e incertas** modificações.

No respeitante à proposta de **eliminação** do § 2º - que, se passível de acolhimento, transformaria o § 1º em parágrafo único -, a iniciativa secundária parte de **premissa** diametralmente **oposta** à da **Relatoria**.

Como devidamente ressaltado no relatório submetido à apreciação da Comissão Especial, a **recente** inovação introduzida pela **Lei nº 9.268**, de 1º de abril de 1996, implicou a **extinção** da **conversão** da multa em **detenção** (Diário do Senado Federal, sup. ao nº 123, de 9.9.96, pág. 78).

Considerado como **aprimoramento** do sistema criminal, o § 2º em causa **apenas** torna **expressa** a incidência do art. **51**, claro que na redação em **vigor**.

A qualquer sorte, quer parecer que a presente proposta de eliminação se afigura **inócuia**, pois, **mesmo** na **ausência** preconizada do § 2º, a aplicação do art. 51, em sua **nova** redação, será inevitável, por força do que dispõe o art. 12 do Código Penal (“Art. 12. As regras gerais deste Código aplicam-se aos fatos incriminados por lei especial, se esta **não** dispuser de **modo diverso**.”).

A Relatoria, portanto, opina pela **rejeição** da emenda, mantendo, assim, a **remessa** ao **art. 49, § 1º, do Código Penal** - no **caput** do art. 296 do Substitutivo -, e aos **arts. 50 a 52 do Código Penal** - no seu § 2º.

Emenda nº 169 - Dada a **evidente** importância da matéria, com os reflexos sociais **notórios**, a Relatoria, como era de seu dever, procedeu à leitura **atenta** - e sobre ela refletiu - da **longa** proposta apresentada pelo nobre Senador JOEL DE HOLLANDA, objetivando a **introdução** de **Subseção - Do Crime de Direção Perigosa** - , com o aproveitamento, **apenas**, dos **arts. 302 a 311** do Substitutivo.

Mas, a Relatoria **não hesita** em afirmar que **não** conseguiu fugir à **convicção** que fixara - e expressara no **texto** projetado para o Capítulo XIX do Substitutivo.

Primeiro que tudo - e de modo **geral**, porque não deparou **nenhuma** alternativa **básica** que não tivesse entrado em **linha de conta** no seu processo decisório (o **anteprojeto** do Ministério da Justiça, por exemplo, de **1979**, preocupado, igualmente, com a **garantia** da reparação, chegou a prever a **apreensão** do veículo e o seu **arresto** - art. 30 e §§).

Em **segundo** lugar, porque a confessada **severidade** da dissidência do ilustre Senador JOEL DE HOLLANDA (em **contra-posição** à do eminente Senador SÉRGIO MACHADO, que, como se verá, objetiva, **indistintamente, reduzir** o limite **máximo** da pena de **todos** os crimes de trânsito previstos pelo Substitutivo - para **um ano**, a fim de considerá-los infrações penais de **menor** potencial ofensivo) **confirma** a **equilibrada visão** que a Relatoria teve do problema criminal do trânsito.

E, em **terceiro** plano - mas, não menos importante, porque o Ministro e Professor FRANCISCO DE ASSIS TOLEDO, Coordenador da Comissão de Reforma Penal - penalista, pois, da **maior** respeitabilidade -, ao encaminhar, por intermédio do Ministério da Justiça, sugestões à Comissão Especial do Senado Federal, **nada** objetou quanto às **Disposições Gerais** projetadas na **Seção I** do Capítulo XIX do **Substitutivo**.

De outro lado, já na **pormenorização** sucinta dos **principais** aspectos da emenda em causa, cumpre **realçar** que, dentre as previsões dolosas de “crimes de direção perigosa”, (I) **duas** estão apenadas com **reclusão** (lesão corporal grave - de **dois a seis anos** -

art. 299, § 4º; **homicídio** - de **seis a dezoito anos** - art. 299, § 6º); o (II) tratamento dispensado à pena de **multa**, **ignora** o sistema dia-multa (art. 299, § 12); e a (III) **pronta reparação** pretendida não será alcançada mediante proposições de **difícilma aplicação**.

A Relatoria, pois, **certa** de que deu **soluções** incomparavelmente **superiores** àquelas propostas pelo ilustre Senador JOEL DE HOLLANDA, pede vênia para **rejeitar** a sua Emenda, de nº **169**.

Emenda nº 170 - A **afirmação** de que o **acolhimento da emenda é necessário** - para que o comando do **art. 278** do Substitutivo (“Art. 278. Em caso de acidente com vítima , envolvendo veículo equipado com **registrator instantâneo de velocidade e tempo, somente o perito oficial** encarregado de levantamento pericial poderá **retirar** o disco ou unidade amazenadora do registro.”) “se faça **acompanhar** de uma **sanção penal**, sob pena de tornar-se uma proibição **inócuas**” - deve ser recebida com **cautela**, tendo em vista a figura da **fraude processual qualificada** - pela natureza **penal** do processo -, prevista no **parágrafo único** do **art. 347** do **Código Penal**, nestes termos:

“Art. 347. **Inovar artificiosamente**, na pendência de processo civil ou administrativo, o **estado de lugar**, de **coisa**, ou de **pessoa**, com o **fim** de induzir a erro o juiz ou o **perito**.”

PENA: detenção, de três meses a dois anos, e multa.

Parágrafo único. Se a **inovação** se destina a produzir efeito em **processo penal**, ainda que **não iniciado**, as **penas** aplicam-se em **dobro**.”

Em **síntese**, assinala a **doutrina** que (a) o **sujeito ativo** desse crime contra a Administração da Justiça é **qualquer pessoa**, e que (b) o **alcance** da expressão “**Inovar artificiosamente**” equivale a **modificação, alteração, substituição, deformação, subversão** relativamente ao **estado de lugar, de coisa ou de pessoa** (CELSO DELMANTO, **ob. cit.**, pág. 535; DAMÁSIO E. DE JESUS, **ob. cit.**,

pág. 920; e ALBERTO SILVA FRANCO e outros, **ob. cit.**, págs. 3294/5).

No âmbito da **fraude qualificada**, os repositórios de jurisprudência **noticiam** a existência de respeitáveis acordãos do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo, no sentido (I) da **inocorrência** do crime, “quando o fato é cometido durante o **inquérito policial** (ACrim 631.351, RTJTACrim-SP, 9:95 e 96 - DAMÁSIO E. DE JESUS, **ob. cit.**, pág. 922), ou (II) no de que a “**Superficial** leitura do **parágrafo único** do art. 347 do CP conduzirá ao **erro** de supor que a fraude processual pode ter o **inquérito policial** por **cenário**, mas é apodíctico que este procedimento não se define ontologicamente como processo” (BMJ 91/9 - ALBERTO SILVA FRANCO e outros, **ob. cit.**, pág. 3298).

Em princípio, pois, quer parecer **cogitável** o **aproveitamento** da proposição secundária em pauta, porém, no juízo da Relatoria, **desde que** trabalhada à **semelhança** da figura **qualificada** do crime de Fraude Processual.

Vale dizer, abrangido, expressamente, o **inquérito policial**, cominando-se **penas compatíveis** com a qualificação (e com o **contexto** em que se insere o **Capítulo XIX** do Substitutivo) e, por fim, com o espectro **mais amplo** do que o casuisticamente dirigido à **retirada** do disco ou unidade armazenadora do registro.

Assim, **acolhendo** a proposta em **parte**, a Relatoria submete à Comissão Especial a seguinte **subemenda**:

“Art. Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz.

PENA: Detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.”

Emenda nº 171 - A Relatoria **reconhece** que a **redação** projetada pelo Substitutivo **não** é das mais felizes (“... se o agente: IV **quando** a sua profissão ...”), embora permita a exata compreensão dessa **causa especial de aumento de pena**, no homicídio culposo.

Todavia, como a proposição, a título de **aprimoramento**, também acabou **qualificando** o transporte de passageiros (**público**), não merece ser acolhida na sua inteireza, mas, sim, em **parte**, nos termos da seguinte **subemenda**:

“Art. 300

Parágrafo único

I)

IV) no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.”

Emenda nº 172 - A Relatoria está **convencida**, sem sombra de dúvida, da **tese** que leva a **rejeitar** a presente proposta, a qual, aliás, tem **vários** pontos de **contato** com o Projeto de Lei do Senado nº 06, de 1996, de autoria do Senador ROMEU TUMA, já **repelido** pelo **Parecer nº 400/96** da **Comissão Especial** (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, págs. 92 e 110).

Não há necessidade, pois, de **renovar** as considerações **anteriormente** desenvolvidas, e, em **especial**, os **valiosíssimos** subsídios **doutrinários** produzidos por **juristas eminentes** - do tomo de HELENO CLÁUDIO FRAGOSO e DAMÁSIO E. DE JESUS - que **concluíram**, como se viu, pela **estraneidade** do homicídio **doloso** (e da lesão corporal dolosa) no **corpo** do Anteprojeto de Lei elaborado pelo Ministério da Justiça (e que não chegou a ser remetido ao Congresso Nacional).

Mas, nesta etapa do processo legislativo convém à Relatoria **voltar** a dizer que, ao **rejeitar** a emenda do nobre Senador SÉRGIO MACHADO, **enfrenta** questão de **excepcional** relevância **teórica** e **prática**.

Por isso, **acrescenta, agora**, o pensamento de ROGÉRIO GRECO, que, no “Forum Nacional de Trânsito: Acidente ou Crime” (promovido, em 1995, pelo Ministério da Justiça), afirmou ser a matéria “extremamente **perigosa**, extremamente **delicada**.”

Naquela oportunidade, o ilustre membro do **Ministério Público** do Estado de Minas Gerais foi categórico e **preciso**:

“Eu tenho como próximo debatedor o Dr. Octávio César Valeixo, que defende, segundo seu artigo publicado em 1989, a tese de que em **determinadas situações de trânsito** a **embriaguez** pode ser considerada como **dolo eventual** ... **Hoje** em dia tem-se o **hábito** de **conjugar velocidade mais embriaguez** é **igual a dolo eventual**, e isso na minha opinião é **extremamente perigoso**.

... eu acho **muito perigoso**, você conjugar embriaguez mais velocidade como **sinônimo** de dolo eventual, em razão de uma simples expressão contida no **artigo 18 inciso primeiro** do **Código Penal**, que diz o seguinte: diz-se o crime doloso quando o agente quis ou **assumiu o risco de produzir o resultado**, e nessa segunda parte **assumiu o risco de produzir o resultado** é que se encontra o **dolo eventual**. Essa expressão “assumiu o risco de produzir o resultado” é extremamente **gratificante** para um Promotor de Justiça, que seja um **acusador oficial**, Por que? Eu vou fazer **várias perguntas** à platéia e eu acredito que **todos** se inclinarão pelo **dolo eventual**, por **exemplo**: o sujeito que dirige

em **excesso de velocidade, assume o risco** de causar lesões ou mortes em pedestres? Assume. O sujeito que estacionar seu veículo em local inadequado com os faróis apagados, outra pessoa vem e colide com a sua traseira, ele **assume o risco** de causar a morte ou lesões nessa pessoa? O sujeito que dirigindo **embriagado** atropela, mata ou fere **várias pessoas**, ele **assume o risco** de produzir este resultado? O sujeito que anda com seu veículo em **velocidade excessiva assume o risco** de produzir o resultado morte ou lesão nessas pessoas? **Se a resposta foi afirmativa é sinal** de que **não existe mais a culpa nos crimes de trânsito**. O que deve ser explicado e que deve ser frisado nesta oportunidade é que particularmente minha posição **não é beneficiar criminosos do trânsito**, pelo **contrário**, o que o Ministério Público, principalmente o que eu quero, é que **todos** nós tenhamos a **certeza** de que se praticarmos um **fato igual** no Paraná, no Rio Grande do Sul, em Santa Catarina, em Minas gerais, **todos** nós seremos **punidos da mesma forma**, o que **não pode** é um Estado aplicar uma determinada pena, em face de **uma** interpretação, e **outro**, uma pena **completamente diferente** face de uma **outra** interpretação ...”

Nesse **quadro de perplexidade** (gerado, como identificou o Relatório, por “uma **mudança de perspectiva**, mais **rigorosa** e em **expansão**” - comprovada esta última, aliás, pela presente emenda) -, pelo menos três **aspectos** relacionados à **segunda parte do inciso I do art. 18 do Código Penal** - que prevê o dolo **indireto**, na sua forma **eventual** - devem ser **reprisados**, ainda que ligeiramente.

Em **primeiro lugar**, que a **própria** conceituação de dolo eventual **depende da teoria** perfilhada - se a da **probabilidade, nada importa o momento volitivo**; se a do **consentimento**, interessa, **sobretudo**,

perquirir a **manifestação de vontade** do agente em relação ao resultado.

ALBERTO SILVA FRANCO e outros, em **nota** a respeito, assim retratam o **embate** entre as duas correntes: “A conjugação da consciência e da vontade representa o **cerne do dolo** e esses dois momentos definidores **não** são estranhos ao dolo eventual que, como observa DÍAZ PALOS, “es dolo antes que eventual” (**Dolo Penal**, Barcelona, p. 97). E, por ser dolo e, desta forma, por exigir os **dois momentos**, não pode ser conceituado com o **desprezo** de um deles, como fazem os **adeptos da teoria da probabilidade**, que se **desinteressam**, por **completo**, do **momento volitivo**. Assim, **não basta** para que haja dolo eventual que o agente considere sumamente **provável** que, mediante seu comportamento, se realize o tipo, **nem** que atue **consciente** da possibilidade concreta de produzir o resultado, e **nem mesmo** que tome a **sério o perigo** de produzir possível conseqüência acessória. **Não** é exatamente no nível atingido pelas possibilidades de concretização do resultado que se poderá detectar o dolo eventual e, **sim**, numa **determinada relação de vontade** entre esse **resultado e o agente**. Daí a **posição mais correta** dos **defensores da teoria do consentimento** que se preocupam em **identificar** uma **manifestação de vontade do agente** em relação ao **resultado**.” (**ob. cit.**, pág. 205).

Em **passo seguinte**, que são **insuprimíveis** as **dificuldades** impeditivas de distinção **límpida** entre o **dolo eventual** e a **culpa consciente**.

CELSO DELMANTO, na **jurisprudência** coletada sobre o assunto, refere este julgado do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo: “Não basta que o agente tenha procedido de tal forma a assumir o risco de produzir o resultado. Com efeito, **assume** o risco de **atropelar** alguém o motorista que dirige o veículo em **velocidade excessiva**, ou sem que os breques estejam funcionando normalmente. E **não** haveria como se sustentar **nessas hipóteses o dolo eventual**. Este exige também o **consentimento** no resultado, o que **não** ocorre na **culpa consciente**.” (RT 429/426 - **ob. cit.**, pág. 31).

Finalmente, que a definição da **responsabilidade penal** - saber se um delito de trânsito é **doloso** (possibilidade que a Relatoria, na

confortável companhia de JOSÉ FREDERICO MARQUES - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 84 -, não negou, mas que reconheceu de **difícilíma** comprovação) ou **culposo** - é questão a ser apurada **caso a caso**, por intermédio da valoração probatória.

Ora, **ignorando**, simplesmente, tais aspectos **fundamentais**, a iniciativa secundária em causa, ao procurar o estabelecimento de “**presunção legal**”, como declarado na Justificação - mas, de concretude duvidosa (providência que LUIZ FLÁVIO GOMES, no âmbito do **direito penal**, considera **inconstitucional** - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 33/4), consolida, em última análise, a ambigüidade vislumbrada por ROGÉRIO GRECO: a da **inexistência** de homicídio **culposo** sempre que decorrente da **embriaguez ao volante** (art. 304), de **racha** - (delito de culpa **temerária** (art. 307) e da **velocidade incompatível com a segurança** (art. 310), comprometendo **um dos pontos altos** do Substitutivo (ao lado da previsão da multa reparatória), **o de não** contemplar crime de **perigo presumido**.

Em **conclusão**, pois, a Relatoria se manifesta pela **rejeição** da emenda, lembrando que a tipificação do homicídio doloso praticado na direção de veículo automotor será **sempre** possível, com base no **Código Penal**.

Emenda nº 173 - **Logo** se percebe que a presente proposição, embora respeitante à **lesão corporal dolosa**, se apóia em Justificação **idêntica** àquela que embasou a **Emenda nº 172**, relativa ao **homicídio doloso**.

A Relatoria **insiste** que **ambas as** iniciativas traduzem **frontal contrariedade** ao entendimento dominante, há anos, na **doutrina especializada**, que, **efetivamente**, tem considerado o homicídio **culposo** e a **lesão corporal culposa** como os **crimes “típicos”** do automóvel (JOSÉ FREDERICO MARQUES), ou, em outras palavras, que as **modalidades dolosas, “corpos estranhos”** em Capítulo como o **deste Código**, **não** podem ser incluídas no **elenco dos crimes de trânsito** (HELENO CLÁUDIO FRAGOSO e DAMÁSIO E. DE JESUS (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 49 e 107/8).

Já **rejeitada** a emenda que tem por objeto a inclusão do homicídio **doloso**, no rol dos delitos de trânsito, o **mesmo desfecho** se impõe para a que pretende a da lesão corporal **dolosa**.

Pela **rejeição**, pois, da Emenda nº 173.

Emenda nº 174 - A presente emenda, **limitada** à proposta de redução da pena **máxima** que o Substitutivo cominou para a **omissão de socorro** (art. 302) - de **dois** para **um ano**, busca considerar o **crime de trânsito** como **infração penal de menor potencial ofensivo**, com o fito **único, conseqüencial**, de sujeitá-lo à **competência** do **Juizado Especial Criminal** (Lei nº 9.099, de 26.9.95, arts. 60 e 61).

Parece **oportuno** registrar que a iniciativa do nobre líder do **PSDB** - efetivada em relação a **todas** as proposições do Substitutivo que cominaram pena máxima **superior** a um ano -, **não** representa **novidade**, pois corresponde, por **inteiro**, à **contribuição** (de duas oferecidas) do eminente Ministro FRANCISCO DE ASSIS TOLEDO, Coordenador da Comissão de Reforma Penal, encaminhada à Relatoria pelo **Ministério da Justiça**, ainda **antes** da aprovação no âmbito da Comissão Especial.

A esta altura, portanto, **resta** deixar **bem clara** a **razão** pela qual a Relatoria, **mantendo** a sua posição, **desacolheu** a sugestão que, a par de **altamente** autorizada, recomendava a **primeira opção** para a resolução dos conhecidos **entraves processuais** à efetiva aplicação da **norma penal**.

Acaso a grave e complexa problemática do trânsito se resumisse, **única** e exclusivamente, à **questão processual**, é **evidente** que a Relatoria não teria tido a **menor hesitação** em assumir - **ela mesma** e **desde logo** - a insinuante **solução** que o ilustre Senador SÉRGIO MACHADO **agora** subscreve.

Acontece, **contudo** - como se pensa ter mostrado no **Parecer nº 400, de 1996** -, que o problema do trânsito, ao **contrário**, envolve **outros aspectos** e, **sobretudo**, outros **valores**, de **igual** ou **superior expressão**, os quais, simplesmente, não podiam - e **não podem** - ser **sobrepujados** pela **ênfase isolada** e **excessiva** à vertente processual, como, **notadamente**, o relativo ao **alarmante**, sempre **crescente**,

número de **vítima fatais**, e à **notória e legítima expectativa da sociedade** na consagração de texto legal **mais** severo (sem os excessos de posições extremadas), ambos, sem dúvida, de peso indiscutível na apreciação da matéria.

Assim, **diversos** os **enfoques** - abrangente, o da Relatoria, **particularizado**, o das emendas -, **necessariamente distintas** teriam que ser as opções processuais ora **confrontadas**: de um lado, a que **compatibilizou a totalidade** do problema **do trânsito** com os **efeitos** da Lei nº 9.099, de 1995 (e, nessa perspectiva **ampla** - reitere-se - foi **decisivo** o alcance inferido do acórdão que o **Pleno do Supremo Tribunal Federal** proferiu no **INQUÉRITO 1.055-3- AMAZONAS** - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 112/4); de outro, a que, **tout court, sem maiores questionamentos, privilegia** o “novo Instituto”, como se a **solução** do problema do trânsito -repita-se - estivesse, **tão-só**, na **medida** da remessa à Lei nº 9.099, de 1995.

A Relatoria procurou dar a conhecer **todos** os elementos que **compõem** a temática criminal do trânsito - **jurídicos** e, também, os **extra-jurídicos** -, para que **cada um** dos eminentes Senadores pudesse chegar à solução que lhe parecesse mais **acertada**; mas, **não** se eximiu, embora com argumentos sintéticos, de **fundamentar** as conclusões do Parecer aprovado pela Comissão especial.

Porque assim é, a Relatoria pede vênia ao nobre Senador **SÉRGIO MACHADO**, para **manter** o seu entendimento, **rejeitando** a Emenda nº 174.

Emenda nº 175 - O que foi **dito** em relação à **Emenda nº 174** (art. 302) deverá aplicar-se, **também**, à presente proposta, a qual, com **idêntica** finalidade, pretende considerar o **delito de fuga do local do acidente** como **infração penal de menor potencial ofensivo**.

Acrescente-se, apenas, que, a par da **anunciada** redução da pena máxima - de **dois** para **um ano** -, a iniciativa diminuiu, **igualmente**, a mínima - de **seis** para **três meses**.

Pela **rejeição**, pois, da Emenda nº 175.

Emenda nº 176 - Na **indiscriminada** iniciativa de **adequação** dos **crimes de trânsito** aos **efeitos** da Lei nº 9.099, de 1995, a presente emenda se dirige à **embriaguez ao volante**, considerando-a **infração penal de menor potencial ofensivo**, nos termos da **redução uniforme** proposta para **todas** as penas **máximas** cominadas pelo Substitutivo (no **caso**, de **três** para **um ano**).

Embriaguez ao volante, repita-se, à qual a Relatoria, **compartilhando** a **preocupação** externada pela **doutrina** - com a **gravidade** e a **frequência** do delito - cuidou de dedicar estudo em separado (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 60/4).

Especificamente em relação ao **art. 304**, ora emendado, é de **relembra**r, igualmente, a **constante preocupação do legislador** - conforme **detectou** a Relatoria (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 92) - em que **ressalta**, também, a **extrema gravidade objetiva** do delito, a qual, sublinhe-se, embora **desconsiderada** nesta proposição, **inspirou** - com **inegável** nota de **paradoxalidade** - a apresentação das **Emendas nºs 172 e 173**, a ponto de justificar, até mesmo, a **cogitação** de “presunção legal” de dolo eventual - se o **homicídio** e a **lesão corporal** decorrerem da condução de veículo por agente sob a influência do álcool.

Em outras palavras, na **associação** das propostas **subscritas** pelo nobre Senador SÉRGIO MACHADO, a embriaguez ao volante, **em princípio**, seria infração de **menor** potencial ofensivo - e, como tal, apenada com o máximo de **um ano**; porém, se da condutar resultar **homicídio**, será **crime da competência** do Tribunal de **Júri**, podendo a pena máxima chegar a **vinte anos** ...

A Relatoria, portanto, **rejeita** a proposição em causa, reafirmando, **no mais**, os argumentos que expendeu no exame da Emenda nº **172**.

Emenda nº 177 - A Relatoria tem convicção **maduramente** sedimentada no sentido da total procedência da posição **assumida** no Substitutivo, embora seja obrigada a **reconhecer** que a **alternativa** apresentada pelo nobre Senador FRANCELINO PEREIRA também é defensável.

Com efeito, a Relatoria **não** logrou convencer-se da **necessidade** de o Código **definir** o que é a embriaguez -, tendo em vista, **justamente**, “a **atuação diferenciada do álcool de pessoa a pessoa**” (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 111), **realidade** essa, frise-se, que à presente proposição não foi possível **contestar**.

O que parece, pois, **fundamental** para o desate da relevante questão que se apresentará à decisão da Comissão Especial reside neste **ponto**: uma vez **conceituada** a embriaguez, como preconiza a emenda (“em níveis superiores a **6 decigramas** por litro de sangue”), será **inevitável** a **tipificação** da conduta daquele que, apesar de ultrapassado o limite legal, **não** se encontrar embriagado, em virtude de suas **condições pessoais**; e, ao **inverso**, considerada **atípica** a conduta daquele que, **igualmente** pelas suas condições pessoais, se encontrar “embriagado”, **embora** com dosagem **aquém** do limite legal de alcoolemia.

Por isso, precisamente por sujeitar-se “o condutor a **detenção de seis meses a três anos**” - como **alegado** na Justificação da Emenda -, é que se preferiu **manter** o texto projetado pela **Comissão Especial da Câmara dos Deputados**.

Aliás, no tema, é **lícito acrescentar** que MIGUEL REALE JÚNIOR, **para** chegar à **conclusão** de que o **art. 289** do **Código Penal de 1969** (que também **não** conceituava a embriaguez) deveria ser **suprimido**, argumentou, **verbis**:

“**É fato assente**, entretanto, que a **ação** do álcool sobre o organismo, e **obviamente** as suas **repercussões psíquicas**, não depende **apenas** da quantidade ingerida, mas **também** de **condições pessoais** de quem bebe, como, por **exemplo**, o sexo, alimentação, saúde, idade, o sistema nervoso, alcoolismo dos pais, fígado, rins, habitualidade, ambiente, **variando** a sintomatologia, portanto, de pessoa para pessoa.

.....

Do exposto podemos concluir que, se a ciência médica possui elementos para determinar a dosagem alcoólica e os sintomas próprios de cada grau de embriaguez, ocorre, entretanto, que por **não suceder correlação exata entre a dosagem alcoólica e os sintomas**, como também pela **interferência de fatores individuais** que **modificam** esta sintomatologia, **não se pode ater exclusivamente**, para **determinação** da embriaguez, a **critérios objetivos** de dosagem alcoólica.

Cabe, portanto, o **exame de cada caso concreto**, porque **não** ocorre uma **relação exata e obrigatória** entre a **quantidade** de álcool no sangue e as **repercussões** no sistema nervoso.

.....

Se a percentagem de **0,3cc** de álcool no sangue **pode** tornar **perigosa** a direção do veículo; se percentagem consideravelmente **maior pode, conforme** as circunstâncias pessoais do motorista, **não** tornar **perigosa** a sua ação de dirigir; se os países têm graus de permissibilidade, que **variam** desde a percentagem de **0,5cc** por litro de sangue até **1,5cc** por litro de sangue, se a distinção entre o primeiro grau e o segundo é difícil, se a constatação de embriaguez leve é bastante complexa, se a **ciência médica** não encontrou um **critério seguro** para **dizer** o que é embriaguez normal e **muito menos** que **grau** de embriaguez é **incompatível** com a **direção de veículos**, é **descabido** o legislador considerar a embriaguez ao volante como **crime de perigo abstrato ...”** (**Crime de**

Embriaguez ao Volante, in RT 450, págs. 340, 341 e 343).

Anotando, por fim, que, na **estrutura** do tipo proposto pelo Substitutivo, o crime está configurado como de **perigo concreto** - ponto que **não** sofreu emenda -, a Relatoria conclui pela **rejeição** da presente emenda, **certa** de que esta não será a **última** oportunidade na qual os Senadores da República se dividirão a respeito.

Emenda nº 178 - Conforme ressaltado no **Parecer nº 400, de 1996**, razões de **mera conveniência** levaram a Relatoria a contemplar, no **elenco** dos crimes de trânsito, a figura que **ora** se pretende **suprimir**. (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 111).

Por conseguinte **não** surpreendeu a proposta de **supressão** logo formulada pelo Ministro FRANCISCO DE ASSIS TOLEDO, **nem** surpreende a sua **renovação**, por intermédio, **agora**, da iniciativa do nobre líder do P.S.D.B.

A juízo, portanto, da Relatoria, a questão **deve** ser resolvida pelo prisma **político**: no **momento**, mas do que à época de sua **cogitação** (1975), a **manutenção** da norma do **art. 305** parece **conveniente**.

Pela **rejeição**, pois, da Emenda **178**.

Emenda nº 179 - Não integrando, o **caput** do art. 306, o **objeto** da presente emenda, a Relatoria considera **erro material** a referência **parcial** à desobediência da interdição, **excluída** que se encontra a expressão “ou a **proibição** de se obter.” (aliás, em **omissão idêntica** se incidiu na discriminação das **penas** propostas para a embriaguez ao volante - Emenda nº 176, ao art. 304).

A emenda em causa atesta, definitivamente, que o **absolutismo** da iniciativa do nobre Senador SÉRGIO MACHADO, no sentido de que **todos os crimes de trânsito** devem ser considerados como **infrações penais de menor potencial ofensivo**, merece ser recebido com **temperamento**.

Com efeito, ao **reduzir** a pena que Substitutivo cominou para a **desobediência à interdição** - de **seis meses** a **dois anos** para **um a**

seis meses, a proposição relativa ao art. 306 simplesmente **frustra a eficácia preventiva e a aplicabilidade de toda a Seção II** (Dos Crimes em Espécie) do Capítulo XIX (Dos Crimes de Trânsito), à exata medida que considera infração penal de **menor** potencial ofensivo a violação à **principal pena** prevista pela Relatoria (art. 291).

A redução preconizada é de **tal porte**, que o próprio subscritor da emenda se viu na **contingência** de procurar aumento de pena para a **reincidência**, confundindo, ao que parece, quanto à sua **quantidade, circunstância agravante com causa de aumento de pena**.

A Relatoria, portanto, **além** dos crimes de trânsito já enquadrados “na abrangência da Lei nº 9.099, de 1995” (a **lesão corporal culposa - art. 301** - o **mais freqüente** na dinâmica dos acidentes de trânsito - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 112; a **venda ou fornecimento de bebida alcoólica a motorista - art. 305**; e a **jornada excessiva de trabalho - art. 311**), **também não** se anima a acolher a **Emenda nº 179**.

Emenda nº180 - Quanto à **primeira parte** da proposição - em que o nobre Senador ROMEU TUMA preconiza a **integração** do delito de “**RACHA**” **independentemente** de produção de **perigo concreto** -, a Relatoria enfatiza que, ao **contrário** do afirmado, o **dissenso** existente (em torno do tipo contravencional do **art. 32**) **não** está adstrito, **apenas, à doutrina**.

Com efeito, **nítida** e bem configurada se encontra, **também**, a **divergência** no âmbito **jurisprudencial**, aferível pelo realce que a Relatoria emprestou à citação do julgado do **Superior Tribunal de Justiça**, proferido no REsp nº 34.322-0/RS (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 53).

Sendo esse, na verdade, o **quadro de fato** extraído do cotejo entre as **duas correntes - tanto** na doutrina, **como** na jurisprudência -, a questão, no entendimento da Relatoria, **envolve** tomada de posição **legislativa** na polêmica, para **evitar, precisamente, a vacilação** continuada dos Tribunais.

Decorridos **mais** de 50 anos do advento da Lei das Contravenções Penais, o antagonismo ostensivo da **noticiada** decisão do Superior Tribunal de Justiça - de **1º.6.93** - com a orientação **dominante** comprova que é altamente **improvável** que o Poder Judiciário venha a estabelecer jurisprudência **uniforme** em relação ao preceito em causa.

Portanto, como **ainda hoje** a questão **não se pacificou**, à Relatoria pareceu **mais acertado** **posicionar-se** consoante o **princípio** sustentado pelo Min. LUIZ VICENTE CERNICCHIARO, segundo o qual “**A relevância criminal nasce quando a conduta gera perigo de dano**. Até então, a conduta será **atípica**”.

Ademais, é preciso não perder de vista que o eventual acolhimento da emenda, nessa parte, **importaria**, de um lado, a consagração de **presunção legal**, condenável na esfera criminal (por LUIZ FLÁVIO GOMES - Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 173, págs. 54/5), e admissível na administrativa, e, de outro, consequencialmente, a **acumulação** das sanções administrativa e penal, aquela prevista com expressivo significado econômico.

No tocante à proposta de **inclusão** do “**concorrente**” - terceiro estimulando a corrida, como **organizador** ou **passageiro** -, a Relatoria **não** se anima, igualmente, a acolhê-la, porque a **participação** em “racha”, **via de regra**, é conduta **individual**.

Com essas breves considerações, a Relatoria pede vênia ao ilustre Senador ROMEU TUMA, para **rejeitar** a Emenda nº 180.

Emenda nº 181 - No caput do art. 307 - que prevê o delito de “racha”, a emenda em exame busca a inclusão da “demonstração de perícia” e da “corrida por espírito de emulação.”

Em **ambos** os pontos, a iniciativa **não** merece prosperar: **de um lado**, porque a “demonstração de perícia” é **figura autônoma**, que não guarda a **menor** pertinência com o delito de “racha” (tanto é verdade que, na **esfera administrativa**, são infrações tratadas em dispositivos **independentes** - arts. 172 e 174); **de outro**, porque a referência à “corrida por espírito de emulação” é rigorosamente **redundante**, já alcançada pela descrição do tipo. (“Art. 307. **Participar**, na direção de

veículo automotor, em via pública, de **corrida, disputa, competição ...**”).

Ainda nessa **primeira** parte, é proposta a **exclusão** da expressão “**desde que resulte em dano potencial à incolumidade pública e privada**”, fundada em argumentação **rebatida** nesta etapa, para **rejeitar** emenda de **idêntico** teor, subscrita pelo nobre Senador **ROMEU TUMA**.

Acrescente-se que, a esta altura, a **manutenção** da expressão em causa responde, até mesmo, a **imperativo sistêmico do Substitutivo**, pois **igual** princípio foi estabelecido nos **arts. 304 e 311**, os quais, ressalte-se, não sofreram contestação.

De resto, dando **seqüência** ao propósito de considerar **todos** os crimes de trânsito, previstos pelo Substitutivo, como infrações penais de menor potencial ofensivo, a emenda propõe a **redução** do limite máximo da pena cominada para o **delito de racha** - de **três anos** para **um ano** (omitindo, mais uma vez, a **proibição** de se obter a permissão ou habilitação).

Entende-se, pois, **nesse ponto, desnecessário renovar** argumentos, porque os **já enunciados** são **bastantes** para embasar a **negativa** de acolhimento.

Em **conclusão**, a Relatoria se manifesta pela **rejeição da Emenda nº 181**, em **todos** os seus aspectos.

Emenda nº 182 - É **ponderável** e **bem deduzido** o argumento que a presente emenda **extraí** do art. **306**, para fundamentar a sua **primeira** proposta de **exclusão**, a da expressão “**ou suspenso**”.

A Relatoria, pois, nesse tocante, crê **necessário**, efetivamente, **o seu acolhimento**, para evitar **inadimissível bis in idem** em relação ao crime de **desobediência à interdição**.

Na **visão** da Relatoria - convém **reiterar** -, a matéria do Capítulo XIX do Substitutivo, **exatamente** por versar **crimes** de trânsito, **não** comporta a **segunda exclusão** alvitrada nesta emenda - da expressão “gerando perigo de dano” - pelo ilustre Senador **SÉRGIO**

MACHADO, para quem “a **exigência** poderá **afastar** da aplicação da lei aqueles que, mesmo **sendo** habilitados, **comprovarem perícia** na condução do veículo.”

Ao repelir, **mais uma vez**, esse entendimento, com **base** nas razões constantes do **Parecer nº 400, de 1996** e **reproduzidas** no exame das **Emendas 180 e 181** (esta, da autoria, igualmente, do ilustre Senador SÉRGIO MACHADO), cumpre, finalmente, ter na conta **devida** que, na **hipótese** configurada (de **inexistência** de dano potencial), o condutor do veículo incidirá em infração **administrativa gravíssima**, sujeito à **multa** de expressão econômica **significativa** e, ainda, à apreensão do veículo (art. 161, I e II).

No mais, **retoma-se** a iniciativa, já **sufficientemente** debatida, de “**adequação**” de **todos** os crimes de trânsito à “**abrangência**” da Lei nº 9.099, de 1995, voltada, **agora**, à **redução** do limite **máximo** da pena prevista para a **direção de veículo sem Permissão ou Habilitação** - de **dois** para **um ano**.

Em **conclusão**, a Relatoria **acolhe**, em **parte**, a presente emenda, apenas para **excluir** do art. 306 do Substitutivo a expressão “**ou suspenso**”.

Emenda nº 183 - O fundamento desta emenda assenta-se, **unicamente**, na alegada importância de **adequação** de **todos** os **novos** crimes de trânsito à “**abrangência**” da Lei nº 9.099, de 1995.

No **caso**, para considerar o crime do **art. 309** como infração de **menor** potencial ofensivo, a proposta **reduz** o limite **máximo** da pena prevista - de **dois** para **seis meses**, e, **também**, o **mínimo** - de **seis** para **um mês**.

Trata-se, pois, de matéria, na sua essência, já discutida e **rejeitada**: à Relatoria basta, assim, reportar-se às razões que aduziu no exame da Emenda nº 174.

Emenda nº 184 - A Relatoria **rejeitou** a Emenda nº 177 - igualmente apresentada pelo nobre Senador FRANCELINO PEREIRA -, que pretendia o **acréscimo**, no **art. 304**, da expressão “em níveis superiores a 6 decigramas por litro de sangue.”

Encontra-se, pois, **prejudicada** a presente emenda.

Emenda nº 185 - O teor da **justificação** da emenda em causa, **restrito** à **reiteração** dos argumentos que vêm embasando as propostas de **redução** do limite **máximo** das penas previstas pelo Substitutivo, dá á **idéia** de que **seria** a **última** proposição do nobre Senador **SÉRGIO MACHADO**, objetivando **completar** a adequação à “abrangência” da Lei nº 9.099, de 1995 (pertinente ao **art. 310**: o **mínimo** de **seis meses** passaria a limite **máximo**).

Do **exame, contudo**, da **redação** dada ao dispositivo emendado, verifica-se, **também - além** da proposta de redução da pena -, que **dois acréscimos** foram efetivados - das expressões “**ou avançar o sinal vermelho do semáforo**” e “**ou desfiles**” -, **desta**, importando a **eliminação** da “**ou concentração**”.

Preliminarmente, portanto, nessa parte **injustificada**, a Relatoria não consegue **atinar** com o que **poderia** fundamentar os acréscimos, pois o **primeiro**, relativo ao “**avanço do sinal vermelho do semáforo**”, representa a **reunião** de figuras **inconfundíveis**, e o **segundo** - “**ou desfiles**” -, **mera explicitação** do que já se contém no texto do Substitutivo. (“... **grande movimentação ou concentração** de pessoas ...”).

No **mais**, na linha do entendimento que, nesta face, se **estabeleceu**, a Relatoria, **por igual**, também **rejeita** a Emenda nº **185**.

Emenda nº 186 - Fique **claro**, desde logo, que o **art. 310** do Substitutivo - que a presente emenda objetiva **suprimir** -, ao **contrário** do afirmado pela justificação, **não** tem mira “**dispor**” sobre “**a jornada de trabalho de condutor de veículo**”, mas, sim, **punir** a jornada **excessiva** de trabalho.

Conforme ressaltou o Parecer nº 400, de 1996, a jornada **excessiva** de trabalho foi prevista nas **principais** iniciativas que objetivaram regrar a matéria dos delitos de trânsito (Diário do Senado Federal, Suplemento ao nº 123, pág. 111).

Pela vez **primeira**, frise-se, em **1972**, no **anteprojeto** elaborado pela **Comissão Especial** instituída pelo **Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB** (que, em 1973, patrocinado pelo Senador **NELSON CARNEIRO**, torna-se-ia o **Projeto** de Lei do Senado nº 06), saudada, **então**, como **importante inovação** (Art. 19).

Convém **ressaltar**, nas palavras **textuais** de **HELENO CLÁUDIO FRAGOSO**, o **contexto fático** que, **àquela época**, levou a Comissão a **decidir** pela **inclusão** da “jornada **excessiva** de trabalho”, no elenco dos **crimes** cometidos na circulação de veículos:

“Em **1971**, segundo cálculo do DETRAN de São Paulo, foram registrados naquela cidade 23.065 acidentes sendo **50%** provocados por **táxis**. Nesses acidentes foram feridas 20.000 pessoas e 2.930 foram mortas. No **cemitério** de veículos do DETRAN existiam, em **março** do corrente ano, mais de 7.000 carros, dos quais **70%** eram **táxis**. De cada 10 táxis existentes no cemitério, **9** são de frotas, ou seja, de **empresas**. No setor de fiscalização do DETRAN, aplicam-se 3.000 multas por dia, sendo **1.500** a motoristas de frotas. De cada 40 carros por acidente de trânsito enviado a juízo, 20 tem a participação direta de motorista de frotas. São dados que dispensam comentários.” (Os Ilícitos Penais do Trânsito e sua Repressão - Relatório elaborado pela Comissão Especial, **in** Revista de Direito Penal, nºs 7/8, pág. 31).

O **texto** da norma constante do **Substitutivo** corresponde, **basicamente**, àquele **aprimorado**, em **1979**, pelo Grupo de Trabalho instituído pelo Ministério da Justiça, conforme revela o **cotejo** abaixo:

“Art. 19. Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transporte, jornada

de trabalho de condutor de veículo **superior a oito horas diárias.**

PENA:

“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:**

PENA:

Nos **precisos termos da remessa** “... à legislação específica” -, e dos **argumentos** que embasaram a emenda em causa, a Relatoria **não colhe a menor** procedência na proposta, **pura e simples**, de supressão do **art. 310** do Substitutivo, até porque, no atinente ao **principal** deles, as horas extraordinárias **legitimamente pagas jamais** poderiam configurar **excesso** de jornada de trabalho, aquele a que a norma projetada busca **punir**.

Ademais, notícia **recentíssima**, veiculada dias atrás, a **26 de julho último**, dá conta de que o **quadro** descrito por **HELENO CLÁUDIO FRAGOSO** (o que ensejou a cogitação do tipo) teria, na verdade, **se agravado**, mostrando que “assunto” **não** se exaure na alegada órbita **trabalhista**:

“Os **motoristas de caminhão** estão envolvidos em **42%** dos acidentes nas rodovias brasileiras porque **dirigem 18 ou mais horas** sem parar e muitos usam drogas para não dormir. “Somos os **assassinos** das estradas”, **assumiu** o presidente do sindicato dos Empregados em Transporte Rodoviário de Carga Seca/RS (Sinecarga) ...

“A **maior causa de morte** nas rodovias é a **superexploração** dos motoristas pelas

empresas”, acusou ...” (“O Estado de São Paulo, C1).

Em **conclusão, indemonstrados**, como seria de mister, a natureza **estritamente** trabalhista da matéria, bem como o “**exagero**” da previsão do crime de jornada **excessiva** de trabalho, a Relatoria se manifesta pela **manutenção** do art. 310, **rejeitando** a proposta de sua **supressão**.

Emendas nºs 187 e 188 - Rigorosamente **idênticas**, as propostas subscritas pelos ilustres Senadores JADER BARBALHO (de nº **187**) e PEDRO SIMON (de nº **188**), **também** objetivam a **supressão** do art. **310** do Substitutivo, desenvolvendo fundamentação **igual** à que sustentou a emenda do nobre Senador JOSÉ ROBERTO ARRUDA.

Diferentes, **apenas**, no aspecto **redacional**, a Relatoria as **rejeita**, reportando-se às razões aduzidas no exame da Emenda nº**186**.

Emenda nº 189 - Partindo da **premissa** de que um Capítulo reservado aos crimes de trânsito **deve se preocupar** com a jornada **excessiva** de trabalho (como, aliás, preconiza JOÃO MARCELLO DE ARAÚJO JR., chamando a atenção para a sua **inspiração** na “**vontade de lucro**” e para o “**grande poder econômico**” de quem participa da atividade” - **Delitos de Trânsito**, Forense, Rio, 1981, pág. 92), a Relatoria examina a **substituição** proposta pelo nobre Senador VALMIR CAMPELLO - da expressão “**jornada de trabalho**” por “**tempo de direção**” - ciente da **sua** repercusão nos meios de comunicação, como comprova esta notícia veiculada pela “**Gazeta Mercantil**”, de **31 de julho último**:

“A **Associação Nacional dos Transportadores de Carga** tenta **mudar** essa norma, argumentando que já há uma legislação em **estudo** no âmbito do Ministério do Trabalho para **regulamentar** o tempo de direção **máxima** para um **caminhoneiro**, mantendo a possibilidade de horas extras.

“As etapas de **embarque, descarregamento, pesagem e espera** para passar por **postos fiscais** não podem ser computados para efeito de **punição**. Caso contrário, poderemos até ter jornadas de trabalho com **apenas três horas de tempo de direção**”, afirmou o **diretor executivo** da associação ...” (pág. A-8).

Embora bem deduzida, a Relatoria permanece convencida de que o núcleo da **atividade especial** reside, efeitivamente, na expressão “**jornada de trabalho**”, a qual pela sua **própria** natureza, engloba todas as **demais** etapas que a presente emenda pretende ver **destacadas**.

Na verdade - e com a devida vênia, o acolhimento da expressão “**tempo de direção**”, na matéria, significaria a consagração de inequívoca **falácia**, principalmente porque, nessa atividade, ao que se sabe, não há “**troca**” de motorista (de equipe, como operado pelas campanhias **aéreas**, por exemplo).

Nesse exato horizonte, a juízo da Relatoria, a questão **não se exaure** no âmbito **trabalhista**, em virtude dos **reflexos imediatos** da atividade na **segurança** das pessoas, motivo por que se manifesta pela **manutenção** da expressão “**jornada de trabalho**, no corpo do art. 311, **rejeitando**, em consequência, a Emenda nº 189.

Emenda nº 190 - A Emenda propõe a mudança de expressão contida na alínea “s” do inciso I do art.318.

Válida seria a sugestão se a referida alínea se contivesse no corpo das disposições permanentes do Substitutivo, mas não é o que acontece. Trata-se de norma transitória que se cinge a vigorar até que outras sejam estabelecidas pelo CONTRAN.

Por outro lado, trata-se de revitalização da legislação vigente (art. 92 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16/01/69, com a redação do Decreto nº 96.388, de 21/10/88).

O parecer é pelo não acolhimento da proposição.

Emendas nºs. 191 e 192 - A sugestão contida na Emenda nº 191 objetiva a inclusão de parágrafo único ao art. 326 do Substitutivo, no sentido de conferir ao CONTRAN poderes para regulamentar a renovação de licenciamento de veículos já em circulação que tenham peso e dimensões excedentes.

A Emenda nº 192, por sua vez, de forma mais consentânea com a situação destes veículos e adotando como parâmetro a regra do art. 334, que procura solucionar a situação de ônibus-rodoviários, melhor disciplina a matéria.

Somos, assim, favoráveis ao acolhimento, em parte, da Emenda nº 191 naquilo que não conflita com a Emenda nº 192, que merece integral aprovação.

Emendas nºs. 193, 194 e 195 - O exame destas Emendas, para que melhor se esclareça os ilustres membros desta Comissão, deve ser precedido de algumas informações preliminares sobre a matéria.

O preceito do art. 334 do Substitutivo originou-se com a Emenda nº 128, apresentada em 1994 pelo Senador Amir Lando, então Presidente da Comissão Especial destinada a examinar o Projeto de Código de Trânsito Brasileiro, no sentido de regularizar a situação de milhares de ônibus- rodoviários que saíram de fábrica com problemas de peso, mas que tiveram suas licenças concedidas, bem como fornecidos os registros e licenciamentos dos referidos veículos.

O CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, órgão máximo normativo, consultivo e cooredenador do Sistema Nacional de Trânsito, em reunião realizada em 30 de abril do corrente ano, adotando as razões de decidir do Relator da matéria, houve por bem determinar o encaminhamento de minuta de decreto dando nova redação aos arts. 81 e 82 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Da referida proposta consta a inclusão de § 5º ao art. 82, com a seguinte redação:

“ Os ônibus com peso por eixo superior ao fixado neste artigo, registrados e licenciados até a data da publicação deste decreto, poderão

circular até o término de sua vida útil, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito, desde que respeitado o disposto no artigo 79, e observadas as condições técnicas do pavimento e das obras de arte rodoviárias”.

Tal minuta acha-se em estudo no Gabinete do Senhor Ministro da Justiça para futura remessa ao Senhor Presidente da República.

Como se pode ver, o CONTRAN procurou solucionar a parte que lhe compete, ou seja a autorização para circulação dos veículos com excesso de peso, até o término de sua vida útil, o que equivale dizer que não poderão no futuro ser notificados ou autuados por esta irregularidade. No que tange ao passado, não poderia aquele órgão conceder remissão das multas já aplicadas porque tal atribuição somente pode ser conferida por lei.

A Emenda nº 193 exclui da redação do Substitutivo o “perdão das multas já aplicadas e o direito de dispor dos veículos até o seu sucateamento.

Com relação a estas supressões não podemos concordar, pois se o próprio dispositivo prevê a permissão para a renovação do licenciamento destes veículos, está admitindo que no passado deveriam eles ser considerados regulares. Se há direito para o futuro, uma vez inalterada a situação dos veículos, não há porque se deixar de reconhecer este direito com relação ao passado.

Com relação à Emenda nº 193, ainda, cabe registrar que contém ela norma que acautela a questão da segurança e que, a nosso ver, deve ser aproveitada, daí porque manifestamo-nos pelo acolhimento parcial desta Emenda na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Altere-se a redação do art. 334 do Substitutivo, passando a ter a seguinte redação:

“Ficam os veículos-ônibus rodoviários de dois eixos simples, com 13,20 metros de comprimento, com altura acima de três metros e cinquenta centímetros, da frota colocada em circulação até 1991 com erro de fabricação no ato da pesagem, sujeitos à tolerância de seiscentos quilogramas no eixo dianteiro e no traseiro e um mil quilogramas no peso total e canceladas as notificações de infração emitidas, garantindo aos seus proprietários o direito de dispor dos mesmo até o sucateamento, atendidos os requisitos mínimos de segurança veicular, conforme regulamentação do CONTRAN”.

No que concerne à Emenda nº 194, por sua vez, não vemos como acatá-la, pois confunde ela as dimensões dos ônibus rodoviários com os veículos de carga os quais, de resto, já foram atendidos desde que acolhida a Emenda nº 192. Sugerimos o não acatamento da Emenda nº 194.

Com o objetivo de deixar claro o âmbito das infrações concebidas a Emenda nº 195 propõe a inclusão de parágrafo único ao supracitado art. 334.

Parece-nos conveniente a medida, daí porque sugerimos o acolhimento desta última Emenda.

Emenda nº 196 - A presente Emenda não deve prosperar em face da opção desta Relatoria pelo acolhimento da Emenda nº 51, que propõe nova redação ao inciso XII do art. 22 do Substitutivo. Pela não aprovação da Emenda.

Emenda 197 - A Emenda pretende reduzir o número de informações a serem fornecidas, em manual, pelos setores de produção e comercialização de veículos aos usuários.

Data venia, entendemos de grande importância para a divulgação das novas regras e sinalização que deverão viger a partir da edição do

novo Código de Trânsito Brasileiro, que venham elas integrar o referido manual.

Somente com campanhas e com a ampla divulgação das normas de circulação e conduta, tão esquecidas pelos usuários das vias terrestres, podemos iniciar a longa e difícil caminhada para a pacificação do trânsito no território nacional.

Lembramos que a norma do art. 337 do Substitutivo inspirou-se no art. 64 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, da Carta Magna de 1988, que determinou a promoção de edição popular do texto da nova Constituição, com distribuição gratuita do mesmo.

Parece-nos conveniente a manutenção do dispositivo em questão, o que nos leva a sugerir o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 198 - Pelas razões que nos levaram a propor a não aprovação das Emendas nºs. 09, 20, 25, 26, 33, sugerimos o não acolhimento desta proposição. O que pretende o Substitutivo é viabilizar e até estimular a criação de Secretaria Especial, de âmbito federal, para servir de coordenador máximo do SNT.

Pela não aprovação da Emenda.

Emendas nºs. 199, 199A e 200 - Reportamos aos motivos que fundam as propostas de não acolhimento das Emendas nºs. 55 e 56A, para concluir pela não aprovação das Emendas em exame.

Emenda nºs. 201 e 202 - As proposições em análise pretendem alterar a definição de FISCALIZAÇÃO contida no Anexo I do Substitutivo. Esta Relatoria opta pelo conceito original por não se convencer do seu desacerto. Somos pelo não acolhimento das proposições. Tendo em vista, porém, evidente omissão do vocábulo “entidades”, oferecemos a seguinte:

SUBEMENDA

O conceito de FISCALIZAÇÃO, contido no Anexo I passa a ter a seguinte redação:

“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 e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código”.

Emenda nº 203 - A Emenda objetiva modificar a definição de OPERAÇÃO DE TRÂNSITO do Anexo I.

A proposição, a nosso ver, merece parcial acatamento ao aludir para um aspecto relevante, qual seja o da Engenharia. Todavia, não nos parece conveniente adotar-se integralmente a proposta oferecida, razão pela qual sugerimos a aprovação, em parte, da Emenda na forma da seguinte:

SUBEMENDA

Altere-se o conceito de OPERAÇÃO DE TRÂNSITO, constante do Anexo I para:

“ - monitoramento técnico, baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências (veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, etc.) prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores”.

Emendas nºs. 204 e 204-A - As Emendas têm por objetivo modificar o conceito de POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO constante do Anexo I do Substitutivo.

As definições sugeridas não aperfeiçoam, data venia, aquela adotada pelo texto em exame que, além de definir as ações próprias deste tipo de policiamento, indica a corporação incumbida desta missão.

Propomos o não acolhimento das proposições.

Emenda nº 205 - Esta Emenda tem por finalidade inverter o sentido do veículo estampado no placa de advertência A-20b, para a caracterização de “aclive”.

A simples observação visual da placa deixa evidente o erro de impressão gráfica. Opinamos pela aprovação da Emenda.

Emenda nº 206 - Por ocasião do exame da matéria relacionada com o Anexo II, assim se manifestou a Relatoria, no corpo do Parecer, aprovado por esta Comissão, verbis:

“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”.

As razões ora trazidas pelo ilustre autor de Emenda não foram suficientes para abalar a convicção desta Relatoria em torno do acerto da posição adotada, data venia. Propomos o não acolhimento da Emenda.

Emenda nº 207 - Pela mesma motivação adotada por esta Relatoria para justificar a inviabilidade de se acolher as Emendas nºs. 8, 29 e 65, coerentemente, sugerimos o não acatamento da presente Emenda, reiterando o respeito e a admiração do Relator pelos nobres e humanitários serviços prestados pelos Corpos de Bombeiros Militares.

Este é o nosso Parecer.

Sala das Comissões, em

Presidente

Relator

QUADRO DE EMENDAS

ACOLHIDAS:

001 - 007 - 010 - 014 - 014A - 021 - 022 - 023 - 024 - 027 - 030 - 037
042 - 043 - 045 - 051 - 052 - 053 - 054 - 061 - 065 - 074 - 075 - 079 -
082 - 083A - 084 - 085 - 091 - 096 - 098 - 102 - 107 - 108 - 110 - 111-
112 - 113 - 114 - 118 - 119 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 131 - 133 -
134 - 135 - 136 - 137 - 138 - 141 - 142 - 143 - 144 - 147 - 151 - 152 -
154 - 155 - 158 - 161 - 162 - 164 - 165 - 166 - 192 - 195 - 205.

PARCIALMENTE ACOLHIDAS:

015 - 034 - 035 - 046 - 080 - 092 - 109 - 130 - 150 - 156 - 163 - 170 -
171 - 183 - 191 - 193 - 203

PREJUDICADAS:

004 - 005 - 012 - 013 e 184

REJEITADAS:

002 - 003 - 006 - 008 - 009 - 011 - 016 - 017 - 018 - 019 - 020 - 025 -
026 - 028 - 029 - 031 - 032 - 033 - 036 - 038 - 039 - 040 - 041 - 044 -
047 - 048 - 049 - 050 - 055 - 056 - 056A - 057 - 058 - 059 - 060 - 062
- 063 - 064 - 066 - 067 - 068 - 069 - 070 - 071 - 072 - 073 - 076 - 077 -
081 - 083 - 086 - 087 - 088 - 089 - 093 - 094 - 095 - 097 - 099 - 100 -
101 - 103 - 104 - 105 - 106 - 115 - 116 - 117 - 120 - 121 - 122 - 123 -
129 - 132 - 139 - 140 - 145 - 146 - 148 - 149 - 153 - 157 - 159 - 160 -
167 - 168 - 169 - 172 - 173 - 174 - 175 - 176 - 177 - 178 - 179 - 180 -
181 - 182 - 185 - 186 - 187 - 188 - 189 - 190 - 194 - 196 - 197 - 198 -
199 - 199A - 200 - 201 - 202 - 204 - 204A - 206 - 207.

RETIRADAS:

078 - 090

TEXTO CONSOLIDADO

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 todos 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 peculiaridades 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 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 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, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo, consultivo.

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, 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;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal;

VII - 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 circunspcionais de suas atuações.

Art. 9º. O Presidente da República designará o Ministério ou órgão responsável pela coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, do qual estarão vinculado o CONTRAN e subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União.

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 Comandantes Gerais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares 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;

XIII - um representante da entidade sindical máxima nacional dos distribuidores de veículos;

XIV - um representante da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva - AEA.

§ 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 máxima 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 máximo 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 CONTRANDIFE;

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 máximo 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.

§ 4º. 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.
- d) Medicina de Tráfego.

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 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. 334 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 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;

§ 1º. 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.

§ 2º. No CONTRANDIFE 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 deverão ser 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 Sistemas 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 Nacional 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 - realizar perícias, levantamentos de locais de acidentes, boletins de ocorrência e termos circunstaciados, teste de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em lei e regulamentos imprescindíveis à elucidação das causas dos 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 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 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;

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 aos órgãos ou entidades 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 e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, 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 estadia e 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 - fornecer aos órgãos ou entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados para fins de imposição, notificação de penalidades e arrecadação de multas nas áreas de suas competências.

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 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 às Polícias Militares 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 e termos circunstanciados, relativos 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.

§ 1º. 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.

§ 2º. Compete aos Corpos de Bombeiros Militares a prevenção, o combate a incêndio, o resgate e o atendimento pré-hospitalar às vítimas, nas vias terrestres, bem como exercer a fiscalização específica.

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 convênio 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 açãoados, 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 de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte são sempre responsáveis pela segurança dos menores, os

motorizados pelos não motorizados e juntos 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 de seu eixo ou 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.

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 seguí-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;

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 ciclomotores 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 e o Distrito Federal, 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 todos 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 experimental 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 varia 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.

§ 3º. O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificando os seus deveres e atribuições, sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV V e VI do art. 7º.

Art. 94. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuênciā 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 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.

§ 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, 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.

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

Seção II

Da Segurança dos Veículos

Art. 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 ítems 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 e de emissão de poluentes deverão possuir certificado de qualificação técnica necessária, de conformidade com as normas que regem as instituições mencionadas no “caput” deste artigo.

§ 4º. Cabe aos Municípios e, concorrentemente, aos Estados e ao Distrito Federal, 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 4.536 kg (quatro mil, quinhentos e trinta e seis 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 estabelecidas 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, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

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, painéis 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 perante o 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.

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 o proprietário adotar as providências necessárias à efetivação da expedição do novo Certificado de Registro de Veículo é

de trinta dias, sendo que nos demais casos as providências deverão ser imediatas.

§ 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 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.

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 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.

§ 3º. 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.

§ 4º. 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. No caso de transferência de propriedade, o proprietário antigo deverá encaminhar ao órgão executivo de trânsito do Estado dentro de 30 dias, cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado, sob pena

de ter que se responsabilizar solidariamente pelas penalidades impostas e suas reincidências até a data da comunicação.

Art. 135. Os veículos de aluguél destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder concedente.

CAPÍTULO XIII

CONDUÇÃO DE ESCOLARES

Art. 136. 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. 137. 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. 138. 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. 139. 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. 140. 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 ou do Distrito Federal, 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. 141. 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. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:

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. 144. 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. 145. 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;

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. 146. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 147. 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. 148. 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 proteção 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. 149. 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. 150. 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. 151. 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. 152. 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. 153. 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. 154. 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. 155. 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. 156. 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. 157. 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. 158. 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. 159. 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, agrregando-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. O condutor deverá fazer constar no campo de observações da Carteira Nacional de Habilitação sua condição de doador de órgãos, especificando-os.

Art. 160. 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. 161. 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. 162. 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. 163. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas no art. 162.

INFRAÇÃO: As mesmas previstas no art. 162.

PENALIDADE: As mesmas previstas no art. 162.

MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 162.

Art. 164. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 162 tome posse do veículo automotor e passe a conduzí-lo na via.

INFRAÇÃO: As mesmas previstas nos incisos do art. 162.

PENALIDADE: As mesmas previstas no art. 162.

MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 162.

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica em nível:

I - entre 3 e 6 decigramas de álcool por litro de sangue;

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

II - superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue

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 de documento de habilitação

Parágrafo único. O limite de alcoolemia também poderá ser apurada na forma do art. 277.

Art. 166. 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. 167. 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. 168. 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. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança.

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

Art. 170. 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. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 172. Atirar do veículo ou abandonar na via objetos ou substâncias.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 173. 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. 174. 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. 175. 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. 176. 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. 177. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

Art. 178. 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. 179. 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. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

Art. 181. 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. (cinquenta 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. 182. 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. 183. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso:

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 184. 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. 185. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:

I - na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência;

II - nas faixas da direita, os veículos lento e de maior porte

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 186. 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. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente.

I - para todos os tipos de veículos

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

II - especificamente para caminhões e/ou ônibus

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: multa

Art. 188. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 189. 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: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 190. 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. 191. 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. 192. 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. 193. 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. 194. 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. 195. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de transito ou de seus agentes.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 196. 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. 197. 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. 198. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 199. 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. 200. 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. 201. Deixar de guardar a distância lateral de 1,5 metro ao passar ou ultrapassar bicicleta

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 203. 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, porteiros, 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. 204. 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. 205. Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstimo, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes.

INFRAÇÃO: Leve

PENALIDADE: Multa

Art. 206. 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. 207. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 209. 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. 210. 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. 211. 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. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 213. 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. 214. 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. 215. 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. 216. 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. 217. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 218. 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. 219. 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. 220. 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. 221. 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. 222. 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. 223. 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. 224. Fazer uso do facho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

INFRAÇÃO: Leve**PENALIDADE: Multa**

Art. 225. 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. 226. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 227. Usar buzina:

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

II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;

III - entre as 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. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou freqüência que não sejam autorizados pelo CONTRAN.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e 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. 230. Conduzir o veículo:

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

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

III - com dispositivo anti-radar;

IV - sem qualquer uma das placas de identificação;

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

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

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

VII - com a cor ou característica alterada;

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

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

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

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

XII - com equipamento ou acessório proibido;

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

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

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

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

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

XVIII - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança; ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído, prevista no art. 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. 136;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo.

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

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

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 231. 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

X - excedendo a Capacidade Máxima de Tração

INFRAÇÃO: de Média a Gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN

PENALIDADE: Multa
MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas fixadas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso e ou excedendo à capacidade máxima de tração, 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. 232. 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. 233. 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. 234. 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. 235. 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. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 237. 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. 238. 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. 239. 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. 240. 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. 241. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.

INFRAÇÃO: Leve

PENALIDADE: Multa

Art. 242. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 243. 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. 244. 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

§.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. 245. 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. 246. 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. 247. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, 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. 248. Transportar em veículo de transporte de passageiros, carga excedente ao limite estabelecido no art. 109 deste Código.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção para o transbordo

Art. 249. 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. 250. 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. 251. 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. 252. 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. 253. Bloquear a via com veículo.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

Art. 254. 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. 255. 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. 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:

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. 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.

§ 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 for o único remetente da carga, ainda que 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 infrator, o proprietário do veículo terá 15 (quinze) dias de prazo após a notificação da autuação para apresentá-lo, na forma que dispuser o CONTRAN, findo o qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º. Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses

§ 9º. O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e art. 259 e seus parágrafos.

Art. 258. 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 (cinquenta) 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. 259. 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 multas subsequentes.

Art. 260. 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. 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, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 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.

§ 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. 262. 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.

§ 4º. Se o reparo mencionado no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

Art. 263. 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. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175 deste Código;

III -.quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 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. 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. 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. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

Art. 267. 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. 258, 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. 268. 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. 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:

- 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 Habilidade e a Permissão para Dirigir.

§ 4º. Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X deste artigo o disposto nos arts. 271 e 329, no que couber.

Art. 270. 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. 262.

§ 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. 271. 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. 272. 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. 273. 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. 274. 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. 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.

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. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, que gere suspeita de haver excedido os limites previstos no art. 276, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou a qualquer outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogos.

Art. 278. 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. 209 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. 210.

Art. 279. 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. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, 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 deverá 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 a autuação em flagrante, 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. 281.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário, celetista 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. 281. 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 insubstancial:

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. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure 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.

§ 3º. Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

Art. 283. 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. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação por 80% (oitenta por cento) do seu valor.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR disposto no art. 258.

Art. 285. O recurso previsto no artigo 283 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. 286. 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. 284.

§ 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. 287. 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. 288. 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 interposto pelo responsável pela infração somente será admitido mediante prova do recolhimento de seu valor.

Art. 289. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

I - em 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 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 CONTRANDIFE, 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. 290. A apreciação do recurso previsto no art. 288 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. 291. 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. 292. 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. 293. 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. 294. 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 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. 296. 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. 297. 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. 298 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. 299. 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. 300. Nas hipóteses de homicídio culposo e lesão corporal culposa, o juiz poderá deixar de aplicar a pena, se as consequências 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. 301. 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) no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

Art. 302. 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. 303. 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. 304. 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. 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 proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 306. 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. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

PENAS: Detenção, de seis meses a 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. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

Art. 308. 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. 309. Dirigir veículo automotor, na via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação, ou ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

PENAS: Detenção, de seis meses a dois anos, ou multa.

Art. 310. 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. 311. 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. 312. 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.

Art. 313. Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz.

PENA: Detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

CAPÍTULO XX

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 314. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação deste Código.

Art. 315. 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. 316. 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. 317. O prazo de notificação previsto no inciso II do parágrafo único do art. 281 só entrará em vigor após 240 (duzentos e quarenta) dias contados da publicação desta lei.

Art. 318. 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. 136, inciso III, e art. 154, respectivamente.

Art. 319. 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. 320. 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. 321 - A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de trâfego, 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. 322 - 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. 323 - 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. 324 - 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. 231, 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. 325 - 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 distância 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. 326 - 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. 327 - A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.

Art. 328 - Somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados pela legislação complementar.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará o trânsito de veículos atualmente em circulação que tenham peso e dimensões excedentes, definindo os requisitos de segurança e garantindo o direito adquirido de seus proprietários, até o sucateamento do veículo.

Art. 329 -.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. 330 - Os condutores dos veículos de que trata o art. 136, 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. 331 - 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. 332. 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. 333 - 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. 334 - 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. 335. 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. 336. 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, atendidos os requisitos mínimos de segurança veicular, conforme regulamentação do CONTRAN.

Parágrafo único. As notificações de infrações a serem canceladas são exclusivamente aquelas cujo excesso de peso apurado estejam dentro da tolerância definida neste artigo.

Art. 337. 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. 338 - Os CETRAN terão suporte técnico e financeiro dos Estados e Municípios que o compõem e o CONTRANDIFE do Distrito Federal.

Art. 339. 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. 340 - 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. 341 - Este Código entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a data de sua publicação.

Art. 342 - 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 outubro 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 - immobilização 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 e entidades 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 circunstâncias 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 - immobilização 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 - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições, de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências (veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, etc.), prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - immobilização 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, construção, 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 construção 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.