

## PARECER Nº       , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre os Projetos de Lei da Câmara nº 99, de 2007, de autoria do Deputado Paulo Rocha, que *acrescenta inciso XX ao caput do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro*; nº 103, de 2007, do Deputado Pastor Frankembergen; nº 128, de 2007, do Deputado Elismar Prado; nº 74, de 2008, do Deputado Inocêncio Oliveira; nº 165, de 2008, do Deputado Luiz Bittencourt; nº 172, de 2008, do Deputado Lobbe Neto; nº 198, de 2008, da Deputada Sandra Rosado; e nº 48, de 2009, do Deputado Lincoln Portela; e os Projetos de Lei do Senado nº 71, de 2007, do Senador Antonio Carlos Valadares; nº 192, de 2007, do Senador Wilson Matos; nº 201, de 2007, do Senador César Borges; nº 222, de 2007, do Senador Romero Jucá; nº 257, de 2007, da Senadora Maria do Carmo Alves; nº 383, de 2007, do Senador César Borges; nº 401, de 2007, do Senador Marconi Perillo; nº 462, de 2007, do Senador Demóstenes Torres; nº 550, de 2007, do Senador Gilvam Borges; nº 594, de 2007, do Senador Gilvam Borges; nº 613, de 2007, do Senador Cristovam Buarque; nº 19, de 2008, do Senador Marconi Perillo; nº 202, de 2008, do Senador Expedito Júnior; nº 253, de 2008, do Senador Romeu Tuma; nº 280, de 2008, do Senador César Borges; e nº 426, de 2008, do Senador Gerson Camata; que tramitam em conjunto e propõem alterações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

RELATOR: Senador **ANIBAL DINIZ**

## I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) um conjunto de 24 proposições – oito de iniciativa de Deputados e dezesseis de iniciativa de Senadores –, que tramitam em conjunto por força de requerimentos aprovados pelo Plenário do Senado Federal a partir de 2008. Todas elas propõem alterações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), as quais incidem sobre dispositivos variados dessa lei, com propósitos também diversos entre si.

São as proposições apensadas:

### a) Projetos de Lei da Câmara (PLC)

1. PLC nº 99, de 2007 (Projeto de Lei nº 4.124, de 1998, na Casa de origem), de autoria do Deputado Paulo Rocha, que *acrescenta inciso XX ao caput do art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro*: inclui como infração gravíssima o estacionamento irregular em vaga destinada a pessoa com deficiência física;
2. PLC nº 103, de 2007 (PL nº 3.914, de 2004, na Casa de origem), do Deputado Pastor Frankembergen, que *acrescenta inciso III ao parágrafo único do art. 281 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, que cuida do julgamento da consistência do auto de infração*: declara insubsistente o registro de excesso de velocidade obtido por meio de aparelho eletrônico no período compreendido entre as 22 horas de um dia e as cinco horas do dia subsequente, exceto se a velocidade apurada for superior a 70km/h;
3. PLC nº 128, de 2007 (PL nº 742, de 2007, na Casa de origem), do Deputado Elismar Prado, que *altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer que as saídas de emergência dos ônibus e micro-ônibus devem ser visíveis independentemente da existência ou não de luz ambiente*;

4. PLC nº 74, de 2008 (PL nº 2.956, de 2004, na Casa de origem), do Deputado Inocêncio Oliveira, que *altera o inciso VI do caput do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre especificidades dos veículos de duas rodas*: suprime a exigência da campainha e do espelho retrovisor como equipamentos de uso obrigatório nas bicicletas;
5. PLC nº 165, de 2008 (PL nº 4.148, de 2001, na Casa de origem), do Deputado Luiz Bittencourt, que *altera o art. 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, sobre notificação de infração*: modifica os procedimentos relativos à notificação de infração pelo órgão de trânsito, com especial atenção para os casos em que o infrator não é encontrado por motivo de desatualização de endereço; entre outras medidas, exige que a notificação seja encaminhada mediante aviso de recebimento (AR) e aumenta para quarenta dias o prazo para apresentação de recurso pelo infrator;
6. PLC nº 172, de 2008 (PL nº 225, de 2007, na Casa de origem), do Deputado Lobbe Neto, que *acrescenta artigo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre placa indicativa de pronto socorro nas rodovias*;
7. PLC nº 198, de 2008 (PL nº 444, de 2007, na Casa de origem), da Deputada Sandra Rosado, que *altera a redação do inciso IX do caput do art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro*: obriga os órgãos estaduais de trânsito a fornecerem relatórios semestrais de ocorrências de trânsito aos municípios de sua jurisdição;
8. PLC nº 48, de 2009 (PL nº 3.884, de 2000, na Casa de origem), do Deputado Lincoln Portela, que *acrescenta inciso VIII ao caput do art. 23 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para acrescentar competência às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal*: prevê o acompanhamento, pela Polícia Militar, das operações de fiscalização

com radares móveis para proteger os agentes de trânsito contra eventuais agressões de condutores ou passageiros;

b) Projetos de Lei do Senado (PLS)

1. PLS nº 71, de 2007, do Senador Antonio Carlos Valadares, que *altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para acrescentar nova destinação de parcela das receitas arrecadadas com a cobrança de multas de trânsito aos municípios*: transfere parte da arrecadação de multas de trânsito por infração cometida em rodovias federais e estaduais para os municípios onde ocorreu a infração;
2. PLS nº 192, de 2007, do Senador Wilson Matos, que *dá nova redação aos arts. 54, 55 e 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro*: obriga condutores e passageiros de motocicletas a usar capacete e vestuário de proteção com a inscrição visível do número da placa do veículo;
3. PLS nº 201, de 2007, do Senador César Borges, que *acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para destinar aos municípios parcela da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito em rodovias federais*;
4. PLS nº 222, de 2007, do senador Romero Jucá, que *altera o art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – para que sejam expedidas 02 (duas) vias do Certificado de Licenciamento Anual*;
5. PLS nº 257, de 2007, da Senadora Maria do Carmo Alves, que *acrescenta parágrafo ao art. 85 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, para dispor sobre a implantação de sinalização de trânsito destinada às pessoas portadoras de deficiência visual*: as travessias de pedestres situadas nas imediações de estabelecimentos de assistência às pessoas com deficiência visual deverão ser controladas por semáforo equipado com dispositivo emissor de sinal sonoro;

6. PLS nº 383, de 2007, do Senador César Borges, que *altera o § 1º do Art. 261 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para redefinir as condições de aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir por acúmulo de pontos em infrações cometidas: o período de doze meses considerado para efeito do acúmulo de pontos passa a ser coincidente com o ano civil;*
7. PLS nº 401, de 2007, do Senador Marconi Perillo, que *altera o art.159 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar a notificação do condutor sobre a data limite para renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH);*
8. PLS nº 462, de 2007, do Senador Demóstenes Torres, que *altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir os veículos sinistrados, com laudo de perda total e integralmente indenizados por companhia seguradora, entre aqueles sujeitos a baixa obrigatória de registro;*
9. PLS nº 550, de 2007, do Senador Gilvam Borges, que *inclui novo § 3º no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir que o candidato à habilitação na categoria A esteja habilitado há, no mínimo, um ano na categoria B ou superior e que não tenha cometido infração grave ou gravíssima, nem seja reincidente em infrações médias nos últimos doze meses;*
10. PLS nº 594, de 2007, do Senador Gilvam Borges, que *altera o art. 303 e acrescenta os arts. 302-A e 303-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para aumentar as penas dos crimes de condução de veículo automotor em estado de embriaguez e de participação em via pública de competição automobilística não autorizada pela autoridade competente;*
11. PLS nº 613, de 2007, do Senador Cristovam Buarque, que *altera o Código de Trânsito Brasileiro e o Código Penal, com vistas a aumentar as penas dos crimes que especifica e determinar que o juiz*

*seja comunicado imediatamente sobre acidentes de trânsito com morte, para efeito de suspensão cautelar da habilitação do condutor;*

12. PLS nº 19, de 2008, do Senador Marconi Perillo, que *altera o Código de Trânsito Brasileiro para fixar referências na avaliação, pelo juiz, do elemento subjetivo nas hipóteses de homicídio e lesão corporal praticados na direção de veículo automotor;*
13. PLS nº 202, de 2008, do Senador Expedito Júnior, que *altera dispositivo da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para exigir visibilidade dos equipamentos eletrônicos medidores de velocidade instalados nas vias públicas e impedir a vinculação do produto da arrecadação de multas à remuneração contratual;*
14. PLS nº 253, de 2008, do Senador Romeu Tuma, que *acresce §§ 6º e 7º ao artigo 147, da Lei nº. 9.503, de 23/09/1997, Código de Trânsito Brasileiro, para tornar obrigatória a realização de exame psicológico ao “infrator contumaz da legislação de trânsito”;*
15. PLS nº 280, de 2008, do Senador César Borges, que *altera o art. 115 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a substituição dos caracteres de identificação da placa do veículo quando comprovada a existência de cópia obtida ilegalmente;*
16. PLS nº 426, de 2008, do Senador Gerson Camata, que *acrescenta parágrafo ao art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para vedar a terceirização na operação de aparelhos ou equipamentos empregados na fiscalização eletrônica de velocidades.*

Ao longo dos anos, a tramitação dos projetos aqui analisados sofreu diversas modificações, fruto da aprovação de sucessivos requerimentos incidentes sobre eles. O processo de tramitação conjunta teve início com o Requerimento nº 1.263, de 2008, quando foram apensados trinta e dois projetos de lei. Do grupo original, quatorze

proposições continuam tramitando em conjunto, algumas foram desapensadas e novas matérias foram posteriormente incorporadas.

Um dos últimos requerimentos apresentados (o Requerimento nº 38, de 2012, de autoria do Senador Marcelo Crivella) pretendia promover a separação das matérias em sete grupos com propósitos afins, além de fazer retornar algumas delas ao regime de tramitação autônoma. Rejeitado o requerimento, o conjunto, então formado por vinte e cinco proposições, foi submetido à deliberação desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

Mais recentemente, a aprovação do Requerimento nº 473, de 2013, levou ao desapensamento do PLC nº 135, de 2008, reduzindo-se para vinte e quatro o número final de proposições a serem examinadas.

Nenhuma das proposições recebeu emendas.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CCJ opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas. No presente caso, por se tratar de trânsito, deve a CCJ opinar também quanto ao mérito das proposições.

Em relação ao conjunto das proposições, verifico não haver impedimento insanável à sua aprovação do ponto de vista constitucional – salvo alguns poucos casos específicos analisados detalhadamente mais adiante –, jurídico e regimental, nem quanto à técnica legislativa empregada. Todas estão materializadas na espécie adequada de lei, respeitam o princípio da reserva de iniciativa, e versam sobre matéria inserida entre as competências da União. Refiro-me, mais especificamente, à competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, prevista no art. 22, inciso XXI, da Constituição Federal.

No mérito, quero registrar inicialmente que, afora o fato de todas elas se apresentarem sob a forma de alteração do CTB, não há

propriamente uma convergência de objetivos entre as proposições. Vejo que a maioria delas não guarda entre si semelhanças que indiquem a conveniência da análise simultânea de todo o conjunto. Bem ao contrário, ali estão tratados assuntos tão díspares quanto, por exemplo, a revisão do critério para acúmulo de pontos em infrações cometidas e da destinação da receita arrecadada em multas de trânsito, lado a lado com medidas de caráter administrativo – como a atribuição de novas funções a órgãos do Sistema Nacional de Trânsito – e a revisão das penas aplicáveis aos crimes de homicídio e de lesão corporal, cometidos na direção de veículo automotor.

Feita essa ressalva, adoto, para efeito da presente análise, a seguinte associação de matérias:

a) Grupo 1: projetos de lei que dispõem sobre obtenção, renovação ou suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH)

- **PLS nº 383, de 2007** (acúmulo de pontos por infração no período de 12 meses coincidentes com o ano civil)

A proposta de fazer coincidir com o ano civil o período de doze meses considerado para efeito de acúmulo de 20 pontos em infrações cometidas – limite determinante da suspensão da habilitação do infrator – descaracteriza a essência do mecanismo da pontuação, enfraquecendo o rigor com que o legislador pretendeu punir os maus motoristas. A interrupção da contagem ao final de cada ano civil torna o mecanismo do acúmulo de pontos muito mais tolerante para com os infratores, reduzindo, sobremaneira, a chance de suspensão da CNH.

- **PLS nº 401, de 2007** (notificação dos condutores sobre o término da validade das respectivas CNH a trinta dias da data limite para renovação)

O custo e as providências envolvidas na proposta não compensariam tamanho zelo para com os condutores, que, sendo os principais interessados, devem ficar atentos aos prazos de validade da CNH.

- **PLS nº 550, de 2007** (requisitos de habilitação para conduzir motocicleta)

Vislumbrando aumentar o rigor do processo de obtenção da CNH e a segurança do trânsito, o projeto exige que o candidato à habilitação na categoria A esteja habilitado há, no mínimo, um ano na categoria B ou superior e que não tenha cometido infração grave ou gravíssima nem seja reincidente em infrações médias nos últimos doze meses.

Ora, não será certamente a experiência ou o bom desempenho na condução de veículo de quatro rodas, com características totalmente distintas, que aperfeiçoará o comportamento do condutor de motos. O que, de fato, está carecendo de aprimoramento é o processo de formação desse tipo de condutor, tendo em conta as especificidades do veículo.

- **PLS nº 253, de 2008** (exame psicológico obrigatório para condutor considerado “infrator contumaz”, conforme regulamentação do Contran)

Considero descabida a exigência de exame psicológico, matéria que, aliás, foi objeto de veto presidencial por ocasião da sanção da Lei nº 9.503, de 1997 (CTB). Ademais, o exame de aptidão física e mental, exigido para obtenção e para renovação da CNH, poderá eventualmente indicar, se for o caso, a necessidade de investigação mais detalhada, como bem ponderou a razão apresentada à época para o veto apostado ao inciso II do art. 147 do CTB.

- b) Grupo 2: projetos de lei que tratam da destinação das receitas arrecadadas com a cobrança de multas de trânsito, com o propósito de repassar parte da arrecadação estadual ou federal para os municípios

- **PLS nº 71, de 2007**

O objetivo do projeto é transferir parte da arrecadação de multas de trânsito por infração cometida em rodovias federais e estaduais para os municípios onde ocorreu a infração. Com isso, pretende viabilizar a participação desses entes no combate à violência no trânsito,

permitindo que eles próprios executem, nas vias não integrantes de sua jurisdição, com os recursos transferidos, medidas simples de “sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”, às quais o art. 320 do CTB destina a receita arrecadada com a cobrança de multas.

A iniciativa pode ser vista como interferência indevida da legislação federal sobre receitas próprias dos estados. Por outro lado, a atuação dos municípios nos moldes propostos poderia suscitar conflito de competência. Nada impede, porém, que, mediante convênio com o ente administrativo responsável pela via, e o repasse dos recursos correspondentes caso a caso, o município possa assumir a execução de tarefas do estado ou da União.

- **PLS nº 201, de 2007**

Distingue-se do anterior por limitar-se às receitas provenientes de multas aplicadas em rodovias federais – desta feita, a pretexto de compensar os municípios, e respectivas populações, impactados pela presença de grandes eixos rodoviários em seus territórios. Aplicam-se ao PLS nº 201, de 2001, os mesmos comentários feitos anteriormente a propósito do PLS nº 71, de 2008.

- c) Grupo 3: projetos de lei que dispõem sobre a fiscalização eletrônica de velocidades

- **PLC nº 103, de 2007** (insubsistência dos registros de excesso de velocidade cometido durante a madrugada)

Com o objetivo de evitar episódios de violência contra ocupantes de veículos em circulação durante a madrugada, o projeto pretende que sejam desconsiderados, para efeito de autuação, os registros de excesso de velocidade produzidos por aparelho eletrônico de medição de velocidade no período compreendido entre as vinte e duas horas de um dia e as cinco horas do dia subsequente, exceto se a velocidade apurada for superior a 70 km/h.

A medida é prejudicial à segurança do trânsito: vias desertas e ausência de fiscalização (no caso, a nulidade dos registros) são fatores que encorajam a prática de excessos ao volante. Respeitar limites de velocidade não se confunde com parar o veículo, situação em que os riscos de assalto são, de fato, preocupantes. Por sua vez, o limite de 70 km/h estabelecido pelo projeto seria insuficiente para, por exemplo, permitir ao condutor fugir da perseguição de outro veículo em trânsito na mesma via. Vale lembrar que, afóra a segurança dos pedestres, cujo fluxo praticamente inexistente durante a madrugada, há outras razões para a instalação de fiscalização eletrônica – por exemplo, a ocorrência de trechos com restrição de velocidade motivada por curvas perigosas ou obras de arte cuja estrutura não comporte a passagem de veículos em velocidade superior à máxima regulamentada.

- **PLS nº 202, de 2008** (exigência de visibilidade dos equipamentos e vedação à remuneração dos operadores com base no valor arrecadado em multas ou na quantidade de autuações)

Pretende disciplinar o uso de equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidades, de modo a conter a escalada da chamada “indústria da multa” e irregularidades no fornecimento e na operação dos equipamentos. Para isso, torna sem validade os registros obtidos por meio de equipamentos eletrônicos instalados em locais de baixa visibilidade e impede a vinculação da remuneração contratual do operador do equipamento ao produto da arrecadação de multas aplicadas em decorrência da fiscalização.

Os requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, inclusive a garantia de visibilidade dos equipamentos pelos condutores de veículos, já estão satisfatoriamente fixados na Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 396, de 13 de dezembro de 2011 (em especial, nos arts. 4º e 7º). Quanto à contratação de terceiros para operar equipamento medidor de velocidades e à forma de remuneração dos serviços prestados, considero que o órgão de trânsito com jurisdição sobre a via, contratante dos serviços, deve

sujeitar-se às regras que regem as licitações e os contratos públicos, não cabendo ao CTB dispor sobre a matéria.

- **PLS nº 426, de 2008** (nulidade dos registros produzidos por aparelho ou equipamento medidor de velocidade operado por terceiros)

Em razão das semelhanças com o PLS nº 202, de 2008, aplicam-se os comentários feitos anteriormente a respeito daquela proposição.

- d) Grupo 4: projetos de lei que visam à proteção dos portadores de deficiência física: PLC nº 99, de 2007, e PLS nº 257, de 2007

- **PLC nº 99, de 2007** (estacionamento irregular em vaga reservada a pessoa com deficiência)

O projeto contribui para a observância à regulamentação do uso dos estacionamentos, em favor da categoria de usuários cujas limitações físicas justificam o privilégio.

Note-se, porém, que o CTB reserva a classificação “gravíssima” às infrações que ameacem a segurança do trânsito ou de terceiros, o que não se verifica no presente caso. Desse modo, defendo que o estacionamento irregular em vaga destinada a pessoa com deficiência física seja considerado infração grave, o que já aumentará significativamente o valor da multa em relação ao que prevê o CTB para infração análoga, considerada de natureza leve (art. 181, XVII). Da mesma forma, defendo que o tratamento proposto estenda-se às vagas de estacionamento destinadas a idosos.

As demais disposições que o projeto pretende acrescentar ao CTB (relativas à aplicação da penalidade de multa preferencialmente após a remoção do veículo estacionado irregularmente e à proibição de abandonar o calço de segurança do veículo na via) são desnecessárias por já constarem, respectivamente, como §§ 1º e 2º da redação atual do art. 181.

- **PLS nº 257, de 2007** (sinal sonoro nas travessias de pedestres situadas nas proximidades de centros de assistência às pessoas com deficiência visual)

Determina que as travessias de pedestres situadas nas imediações de estabelecimentos de assistência às pessoas com deficiência visual deverão ser controladas por semáforo equipado com dispositivo emissor de sinal sonoro, de acordo com critérios estabelecidos pelo Contran.

A despeito de o CTB não prever expressamente esse tipo específico de sinalização, sabe-se que, na prática, a medida já integra o rol de providências adotadas por iniciativa dos órgãos responsáveis pela sinalização viária nas respectivas circunscrições.

A generalização da solução, que passaria a ser obrigatória, não seria recomendável como matéria de lei, haja vista que a necessidade e mesmo a viabilidade de sua implantação, como bem lembra a justificção apresentada pelo autor, vão depender e variar em função de uma série de condições locais, tais como a intensidade do fluxo de pessoas com deficiência visual na travessia e as características do tráfego de veículos.

- e) Grupo 5: projetos de lei que dispõem sobre requisitos de segurança e equipamentos obrigatórios dos veículos

- **PLC nº 128, de 2007** (visibilidade das saídas de emergência, para veículos de transporte coletivo)

Estabelece que as saídas de emergência dos ônibus e microônibus devem estar visíveis para os passageiros independentemente das condições de iluminação no interior do veículo.

Considero que, a despeito da preocupação demonstrada com os passageiros de transporte coletivo em situações de emergência, a lei deve evitar descer a detalhes técnicos dessa natureza, mais compatíveis com os regulamentos administrativos.

A propósito, prevê o CTB, em seu art. 107, que os veículos de transporte público de passageiros, individual ou coletivo, “deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade”.

- **PLC nº 74, de 2008** (dispensa da exigência de campainha e espelho retrovisor como equipamentos obrigatórios das bicicletas)

Suprime a exigência constante da redação atual do art. 105, inciso VI, sob o argumento de que esses equipamentos estariam em completo desuso em todo o mundo, inexistindo referências a esse respeito na legislação de trânsito vigente em países considerados de primeiro mundo. De fato, além de desnecessária, a exigência estaria onerando o custo de aquisição dos veículos, sem ganho aparente de segurança para o trânsito em geral e para o usuário de bicicletas em particular.

- f) Grupo 6: projetos de lei que criam novas atribuições para órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito

- **PLC nº 198, de 2008** (para os órgãos estaduais, o repasse de estatísticas de trânsito para os municípios)

Visa a criar condições para que os municípios realizem, com base em relatórios de ocorrências de trânsito semestralmente fornecidos pelos órgãos de trânsito do estado a que pertençam, o planejamento da circulação viária e a formulação e a implantação de programas de educação e segurança do trânsito, com vistas à redução de acidentes. Para isso, acrescenta às competências dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, relacionadas no art. 22 do CTB, a atribuição de fornecer relatórios semestrais de ocorrências de trânsito aos municípios de sua circunscrição.

O comando pretendido criaria obrigação desnecessária no corpo da lei. Se o repasse de informações já não ocorre normalmente, pode-se prever, com razoável confiança, que a administração pública em

geral, inclusive as estaduais, caminha para a maximização da acessibilidade à informação. Isto sem descartar a possibilidade de que o repasse de informações seja objeto de um simples convênio firmado entre a administração estadual e as prefeituras do estado.

Diante dessa perspectiva, não haveria razão para formalizar o dever de “encaminhar” informações. Ademais, a medida extrapola a competência legislativa da União, intrometendo-se na organização administrativa dos estados, já que a competência proposta situa-se no plano das relações entre o estado e seus respectivos municípios, exclusivamente.

- **PLC nº 48, de 2009** (para a Polícia Militar, apoio à segurança dos agentes de trânsito nas operações de fiscalização com radares móveis)

Cria nova atribuição para as Polícias Militares dos estados e do Distrito Federal, qual seja a de designar, sempre que solicitadas, agentes para acompanharem as operações de fiscalização realizadas com os chamados radares móveis. A medida busca garantir aos agentes de trânsito envolvidos na atividade proteção contra eventuais agressões de condutores ou passageiros insatisfeitos com a fiscalização.

De modo geral, aplicam-se a essa proposição os comentários já oferecidos a respeito do PLC nº 198, de 2008. Além de questionar a constitucionalidade da criação de atribuição para órgão público – neste caso, integrante da administração estadual –, considero desnecessária a inserção do novo dispositivo no CTB. Acredito que o pretendido apoio da Polícia Militar às operações de fiscalização de trânsito pode ser viabilizado por meio de solicitação administrativa, ou de convênio entre as duas instituições, sem necessidade de lei que o obrigue.

- g) Grupo 7: projetos de lei que tratam das punições por crime de homicídio culposo ou de lesão corporal culposa cometido na direção de veículo automotor

- **PLC nº 594, de 2007** (agravamento das penas aplicáveis em caso de homicídio ou de lesão corporal quando o agente estiver sob a influência de álcool ou de outra substância psicoativa ou participando de competição automobilística não autorizada)
- **PLC nº 613, de 2007** (aumento da duração mínima das penas de suspensão ou proibição de obtenção da CNH e de detenção para os crimes de que tratam os arts. 306 e 308; em caso de acidente de trânsito com morte, exigência de comunicação imediata do fato pela autoridade policial ao juiz para efeito da aplicação da suspensão; e outras medidas)
- **PLC nº 19, de 2008** (parâmetros de referência para distinção entre culpa e dolo eventual em crimes de trânsito)

A matéria relativa a crimes de trânsito já foi objeto de alterações promovidas no CTB por duas leis editadas após a data de apresentação desses projetos: a Lei nº 11.705, de 11 de junho de 2008, a chamada “Lei Seca”; e a Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Mais relevante, todavia, é o fato de que se encontra em tramitação no Senado Federal o Projeto de Lei do Senado nº 236, de 2012, que trata da reforma do Código Penal Brasileiro (Novo Código Penal). De acordo com o projeto em tramitação, o novo texto deverá dispor especificamente sobre crimes de trânsito, revogando integralmente o Capítulo XIX – Dos Crimes de Trânsito (arts. 291 a 312) – da Lei nº 9.503, de 1997 (CTB), sobre o qual incidem as modificações propostas pelos projetos ora analisados.

Nessas circunstâncias, entendo que, em face da matéria de que se ocupam, os PLS nº 549 e nº 613, ambos de 2007, e nº 19, de 2008, não contribuem para o aperfeiçoamento da legislação de trânsito consubstanciada no CTB.

- h) Grupo 8: demais projetos, sem possibilidade de associação temática com qualquer outra proposição pensada
- **PLC nº 165, de 2008** (procedimento de notificação de infração)

O projeto modifica as regras referentes aos procedimentos adotados pelo órgão de trânsito para notificação de infração. Entre outras mudanças, exige que a notificação seja encaminhada mediante aviso de recebimento (AR); aumenta para quarenta dias o prazo para apresentação de recurso pelo infrator; concede o prazo de 30 dias após a devolução da notificação por motivo de desatualização de endereço para que o infrator informe o novo endereço, após o que será expedida nova notificação com novo prazo para apresentação de recurso ou pagamento de multa.

Ressalvado o tratamento previsto para os casos de devolução de notificação de infração por motivo de desatualização de endereço – alteração que julgo pertinente e digna de aprovação –, considero que as demais mudanças propostas no art. 282 do CTB não são adequadas. A exigência de envio da notificação mediante aviso de recebimento (AR), por exemplo, além de elevar os custos de postagem, poderia gerar atrasos adicionais significativos nas entregas, pois elas dependeriam sempre da presença de alguém no local de destino no momento da chegada da correspondência. Entre outras desvantagens, isso poderia ocasionar sucessivas devoluções da mesma notificação, seguidas, cada uma delas, da necessidade de expedição de nova notificação. Da mesma forma, soa inconveniente a proposta de ampliação, para 40 dias, do prazo para apresentação de recurso pelo infrator, considerando que o período de 30 dias atualmente em vigor parece razoável e suficiente para esse fim.

- **PLC nº 172, de 2008** (sinalização rodoviária indicativa de pronto-socorro)

Determina a instalação, nas rodovias, de placas indicativas da existência de pronto-socorro, as quais deverão informar a localização e a distância da unidade mais próxima, além de orientar, por meio de sinalização, o acesso ao estabelecimento.

A placa indicativa de pronto-socorro está prevista no CTB, Anexo II, item 1.3 – Sinalização de Indicação, subitem 1.3.4 – Placas de Serviços Auxiliares, S-5 – Pronto-Socorro. Da placa regulamentada,

consta apenas o pictograma tradicionalmente utilizado para esse fim, acompanhado da inscrição “PRONTO SOCORRO”.

A proposta de inclusão de informações adicionais na placa de sinalização vai certamente facilitar o encaminhamento das vítimas de acidente ao hospital mais próximo, encurtando o tempo transcorrido até o início do atendimento.

- **PLS nº 192, de 2007** (inscrição da placa do veículo no capacete e no vestuário e proteção de usuários de motocicletas)

Pretende coibir a utilização de motocicletas, motonetas e ciclomotores para a prática de crimes. Para tanto, propõe medidas destinadas a facilitar a identificação de condutores e passageiros, obrigando-os a usar capacete e vestuário de proteção com a inscrição visível do número da placa do veículo.

Trata-se de medida de eficácia duvidosa, de difícil fiscalização e altamente vulnerável a fraudes, tais como o uso de capacete vinculado a outro veículo ou com inscrição falsa. Além disso, no caso de frotas, obriga a que cada veículo tenha seu próprio capacete, em vez de um por motociclista, o que pode gerar burocracia e embaraços (por exemplo, quando um determinado capacete, associado a uma determinada motocicleta, não esteja disponível no momento em que o veículo devesse ser utilizado), além de ser anti-higiênico.

- **PLS nº 222, de 2007** (certificado de registro e licenciamento de veículo expedido em duas vias)

Na justificativa que apresenta, o autor argumenta que os riscos de manter documentos no interior dos veículos, aliados ao fato de que as cópias autenticadas não são mais aceitas como substitutas dos documentos originais, tornaram extremamente complexa a rotina dos serviços de transporte que envolvem a condução dos veículos por vários motoristas sucessivamente. Para contornar esse problema operacional, o autor defende que o Certificado de Registro e

Licenciamento do Veículo (CRLV) seja expedido em duas vias originais.

A duplicidade de originais colocaria em risco a credibilidade do documento, assim como, de resto, a segurança e a confiabilidade do Registro Nacional de Veículos Automotores – Sistema RENAVAM, abrindo portas para o surgimento de novas modalidades de golpes e de fraudes contra os proprietários dos veículos e o sistema de identificação.

- **PLS nº 462, de 2007** (baixa obrigatória de veículo sinistrado com laudo de perda total)

A rigor, a nova redação proposta para o art. 126 do CTB, que trata da baixa de veículos, não agrega conteúdo substantivo ao texto vigente. Na realidade, atende tão somente ao propósito de tornar mais explícitos os procedimentos aplicáveis aos veículos sinistrados com laudo de perda total e que tenham sido integralmente indenizados por companhia seguradora.

- **PLS nº 280, de 2008** (substituição da combinação de caracteres de placa de veículo clonada)

Embora a clonagem de placa de veículos seja uma realidade nos dias atuais, a previsão, em lei, da possibilidade de alteração da combinação alfanumérica da placa de identificação nessas circunstâncias, ainda que cercada de todo cuidado e rigor, deve ser vista com reservas, tendo em conta os riscos de fraudes que a medida propicia.

Ainda que considere louváveis as intenções dos autores das proposições submetidas ao exame desta Comissão, verifico que algumas delas encaminham medidas tendentes a enfraquecer a disciplina consubstanciada no CTB, cuja implantação trouxe enormes conquistas em termos de segurança para o trânsito brasileiro. Flexibilizar indevidamente disposições importantes do Código, longe de contribuir para aperfeiçoar a legislação, poderá levá-lo à descaracterização, se não à completa anulação

de todo o esforço feito em prol de uma disciplina rigorosa, capaz de combater a violência no trânsito e seus efeitos nocivos para a sociedade.

Em outros casos, embora reconhecendo a existência dos problemas que motivaram as iniciativas, considero que as medidas propostas mostram-se ora dispensáveis como conteúdo de lei, ora operacionalmente inviáveis, antevendo-se, inclusive, sérias dificuldades de fiscalização e controle de sua aplicação. Outras vezes, parecem encaminhar soluções de eficácia duvidosa, por inadequação da medida à natureza do problema apontado, ou superadas por alterações introduzidas no CTB posteriormente à apresentação dos projetos.

Essas constatações me impedem de recomendar o acolhimento, por esta Comissão, dos PLC nº 103 e nº 128, de 2007; nº 198, de 2008; e nº 48, de 2009; e dos PLS nº 71, nº 192, nº 201, nº 222, nº 257, nº 383, nº 401, nº 462, nº 550, nº 594, e nº 613, todos de 2007; e nº 19, nº 202, nº 253, nº 280, e nº 426, de 2008.

Quanto aos demais projetos, sem ressalvas importantes a fazer, adoto, praticamente na íntegra, as respectivas disposições, com os ajustes de redação e de técnica legislativa julgados pertinentes. É o que faço por meio do projeto substitutivo adiante apresentado, produto da fusão do PLC nº 99, de 2007, com os PLC nº 74, nº 165, e nº 172, todos de 2008.

### **III – VOTO**

Pelo exposto, o voto é pelo acolhimento dos Projetos de Lei da Câmara nº 99, de 2007; e nº 74, nº 165 e nº 172, de 2008, na forma do substitutivo que apresento, tomando por base o PLC nº 99, de 2007; e pela rejeição dos Projetos de Lei da Câmara nº 103 e nº 128, de 2007; nº 198, de 2008; e nº 48, de 2009; e dos Projetos de Lei do Senado nº 71, nº 192, nº 201, nº 222, nº 257, nº 383, nº 401, nº 462, nº 550, nº 594 e nº 613, de 2007; e nº 19, nº 202, nº 253, nº 280 e nº 426, de 2008.

#### **EMENDA Nº – CCJ (SUBSTITUTIVO)**

### **PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 99, DE 2007**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre sinalização rodoviária indicativa de pronto-socorro, equipamentos obrigatórios das bicicletas, estacionamento irregular em vaga destinada a pessoa com deficiência e procedimentos para notificação de infração.

**O CONGRESSO NACIONAL** decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 9.503, de 23 de abril de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 90-A e 301-A:

“**Art. 90-A.** É obrigatória a instalação em toda a extensão das rodovias, até o ponto de conexão com o sistema viário das cidades situadas na sua área de influência, de placas de sinalização indicativa de pronto-socorro, com informações sobre a distância e a localização do hospital mais próximo, e orientação para acesso.

*Parágrafo único.* As placas referidas no *caput* obedecerão às especificações técnicas estabelecidas pelo CONTRAN, quanto a formato, dimensões, tipo de informação a ser incluída e critérios para definição dos locais em que serão instaladas.”

**Art. 2º** O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 105.** .....

.....

VI – para as bicicletas, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais;

.....” (NR)

**Art. 3º** O art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XX:

“**Art. 181.** .....

.....

XX – em locais de estacionamento reservados pela sinalização a idosos ou a pessoas com deficiência física:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – remoção do veículo.

.....” (NR)

**Art. 4º** O art. 282 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 282.** .....

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos se, no prazo de trinta dias contados da data da devolução, o novo endereço não houver sido comunicado à autoridade de trânsito.

.....

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade.

§ 5º Procedida a atualização de endereço pelo proprietário do veículo no prazo fixado no § 1º, a autoridade de trânsito expedirá nova notificação, sendo reiniciada a contagem do prazo para apresentação de recurso ou para pagamento de multa pelo infrator.”  
(NR)

**Art. 5º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator