



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - PLEN

(ao PL nº 3.267, de 2019)

Acrescente-se à cláusula de revogação do Projeto de Lei (PL) nº 3.267, de 2019, o § 4º do art. 259 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, excluindo-se, conseqüentemente, a alteração proposta para este dispositivo no art. 1º do PL; assim como inclua-se, no art. 1º do PL, a seguinte alteração ao art. 167 e o seguinte novo art. 167-A, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“**Art. 167.** Deixar o condutor de qualquer veículo, ou o passageiro de automóvel, caminhão, camioneta, caminhonete ou utilitário, de usar o cinto de segurança:

.....”
(NR)

“**Art. 167-A.** Deixar o passageiro de ônibus ou micro-ônibus de usar o cinto de segurança:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

§ 1º Aplicam-se os procedimentos adotados para autuação de pedestres.

§ 2º Incide na mesma penalidade quem permitir que outro passageiro, civilmente incapaz, sob sua responsabilidade, deixe de usar o cinto de segurança.

§ 3º Não se aplica o disposto no *caput*:

I - quando o assento ocupado não dispuser de cinto de segurança, nos casos permitidos pela regulamentação;

II - quando o cinto de segurança obrigatório estiver ausente, inoperante ou com mau funcionamento, sem prejuízo das penalidades previstas no inciso IX do art. 230 desta Lei;





SENADO FEDERAL

III - quando não houver assento disponível para o passageiro, sem prejuízo das penalidades previstas nos incisos VII e VIII do art. 231 desta Lei;

IV - à criança que, de acordo com a regulamentação, não disponha de seu próprio assento;

V - para o uso do sanitário.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa solucionar um problema de longa data do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trazendo a necessária segurança jurídica.

Praticamente desde a edição do Código há controvérsias quanto à questão do uso de cinto de segurança em ônibus. Em um país tão grande e diverso como o Brasil, de fato, os ônibus apresentam as mais variadas construções, pois são empregados para uma grande gama de finalidades. Isso faz com que a regra geral de obrigatoriedade do uso desse equipamento por passageiros de qualquer veículo nem sempre seja aplicável, o que foi solucionado por regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito.

No entanto, ainda que esteja disponível o cinto de segurança no ônibus, permanece o problema de o motorista não ter condição de fiscalizar seu uso após o início da viagem. Esse fato foi, em 2011, reconhecido pela Justiça Federal, que, em sentença proferida pelo juiz federal Friedmann Anderson Wendpap, declarou a inconstitucionalidade da aplicação da multa prevista no art. 167 do CTB aos condutores de ônibus.

Alguns anos mais tarde, a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, incluiu no art. 259 do CTB um § 4º, com o intuito de evitar que os motoristas de ônibus fossem penalizados com pontos na Carteira Nacional de Habilitação caso os passageiros deixassem de usar o cinto de segurança.

No entanto, tal providência é claramente insuficiente. Afinal, devemos reconhecer a seguinte lacuna: ao tempo em que aplicar





SENADO FEDERAL

a penalidade ao condutor do ônibus é injusto, não há conduta tipificada na Lei que permita autuar o passageiro que coloca a sua segurança e a de outros em risco ao deixar de usar o cinto de segurança.

É exatamente esse problema que buscamos aqui resolver, e para isso, é preciso revogar o citado dispositivo.

A redação proposta para § 4º do art. 259 do CTB por este Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, não resolve o problema. Ao contrário, amplia a confusão da redação atual. Além do caso original de que aqui tratamos, a nova redação acrescenta outras hipóteses para que os pontos não sejam computados no prontuário do condutor. Passariam não contar pontos para o condutor as seguintes infrações: estar o veículo com cor ou característica alterada, com placas de identificação em desacordo com as especificações, ou sem as inscrições obrigatórias para os veículos de carga; deixar o proprietário de efetuar o registro do veículo comprado, de promover a baixa do registro de veículo definitivamente desmontado, ou de atualizar seu cadastro ou o de seu veículo; além de todas as infrações apenadas com suspensão do direito de dirigir.

Ocorre que todo o rol de artigos que se propõe incluir expressamente no § 4º do art. 259 do CTB é composto de infrações que já não são de responsabilidade do condutor, nos termos do art. 257, §§ 2º e 3º. Essa interpretação é corroborada pela tabela de enquadramento de infrações de trânsito, padronizada para todo o território nacional, constante da Portaria nº 3, de 2016, do Departamento Nacional de Trânsito. E, ao deixar de incluir outras infrações também consideradas de responsabilidade do proprietário, o texto proposto pelo PL, se aprovado, causará dúvidas quanto à pontuação dos condutores em diversos casos.

Em relação às infrações que ensejam suspensão do direito de dirigir, tampouco o novo texto é necessário. Já que a contagem da pontuação tem o único propósito é a suspensão do direito de dirigir, é mera consequência lógica da aplicação direta da mesma penalidade que se deixe de adicioná-la ao prontuário do motorista. É o que já ocorre hoje na prática, conforme preconiza também a Resolução nº 723, de 2018, do Conselho Nacional de Trânsito, em seu art. 6º, § 3º.





SENADO FEDERAL

Por essas razões, tanto a redação original, quanto a que consta do PL, devem ser excluídas do texto legal.

A forma correta de enfrentar a questão, a nosso ver, é estipular claramente a responsabilidade dos passageiros de ônibus quanto ao uso do próprio cinto de segurança. Por isso, estamos propondo uma nova redação para o art. 167, que trata da responsabilização de condutores quanto ao uso do cinto por si e pelos passageiros do veículo, excluindo dela os passageiros de ônibus e micro-ônibus, e a adição de um novo artigo ao CTB, numerado 167-A, que tratará especificamente deste caso.

Certos da urgência e do mérito da alteração proposta, pedimos aos nobres pares o apoio necessário à aprovação desta importante emenda.

Sala das Sessões,

Senador ACIR GURGACZ



SF/20595.72540-81