

PARECER N° , DE 2020

De PLENÁRIO, sobre o Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, da Presidência da República, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **CIRO NOGUEIRA**

I – RELATÓRIO

Chega para análise do Plenário, em decisão remota, o PL nº 3.267, de 2019, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências”. De autoria da Presidência da República, a matéria foi aprovada na Câmara dos Deputados no dia 24 de junho de 2020, de onde seguiu para que esta Casa exerça seu papel revisor.

O Projeto contém seis artigos, sendo que o 1º e o 2º alteram o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, enquanto os arts. 3º e 4º complementam as alterações do art. 1º. O art. 5º traz revogações diversas no CTB, e o 6º é a cláusula de vigência de 180 dias após a publicação da Lei que se tornar.

Sinteticamente, as alterações produzidas pelo PL são as seguintes:

- Altera a composição do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), de forma a que passe a ser composto exclusivamente por ministros de estado (ou substitutos revestidos de DAS-6, CNE, ou com patente de oficial-general). Além disso, esse colegiado deixa de ser instância recursal de multas, e as minutas de suas resoluções passam a ser submetidas a consulta pública prévia. A presidência de suas câmaras temáticas passa a ser exercida exclusivamente por representantes de algum dos ministérios com assento nesses órgãos.



- Cria o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), a partir do qual será possível realizar discriminação positiva em relação aos bons condutores.
- Dá aos órgãos e entidades com competência para aplicação de multas, das três esferas de governo, a função de aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir.
- Autoriza estados e municípios a criarem escolinhas de trânsito.
- Faculta às Prefeituras atuar diretamente como órgão do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), sem constituírem órgão de trânsito específico para esta finalidade.
- Permite aos policiais legislativos da Câmara e do Senado atuarem na fiscalização de trânsito no entorno do Congresso.
- Altera a chamada “lei do farol baixo”, para que ela somente se aplique aos casos de rodovias de pista simples, ao tempo em que passa a exigir que os veículos novos sejam fabricados com luzes de rodagem diurna.
- Cria regras para o uso dos chamados “corredores” pelos motociclistas.
- Passa a exigir o transporte de crianças menores de dez anos nas cadeirinhas que sejam adequadas à sua faixa etária. Note-se que a Câmara retirou o abrandamento da multa por descumprimento dessa regra, contido no texto original do PL.
- Permite que as Autorizações Especiais de Trânsito (AET) para cargas indivisíveis ou superdimensionadas sejam também emitidas por períodos de até 30 dias, e não mais só por viagem, como hoje.
- Dispensa documentos ou autorizações adicionais para a regularização de veículos blindados além dos já previstos no *caput* do art. 106 do CTB.
- Repassa aos Detrans a obrigação de gerir o registro de gravames dos veículos.

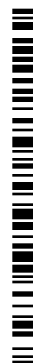


- Veda o licenciamento de veículos que não tenham atendido a campanhas de *recall* pendentes há mais de um ano.
- Cria nova sistemática para a venda de veículos, na qual o comprador terá 30 dias para registrar o veículo em seu nome. Findo esse prazo sem que essa etapa tenha sido cumprida, o vendedor terá mais 60 dias para comunicar a venda junto ao Detran. Além disso, cria penalidade específica para o vendedor que não cumprir esse prazo de 60 dias, e abranda a penalidade por não registrar o veículo junto ao Detran, no caso de compra, mudança de endereço ou de suas características.
- Muda um dos requisitos para ser condutor de veículos de transporte coletivo, de escolares, de emergência e de produtos perigosos: no caso de multas, somente as infrações gravíssimas serão excludentes.
- Amplia o prazo de validade das habilitações, que será de 10 anos para quem tem menos de 50 anos de idade.
- Passa a exigir titulação específica dos peritos examinadores, ao mesmo tempo em que aumenta o rigor e a fiscalização sobre eles.
- No caso dos exames toxicológicos exigidos dos condutores de veículos comerciais, troca a necessidade de “submeter-se” a esses exames, por “comprovar resultado negativo”. Cria infração específica por conduzir com esses exames vencidos há mais de 30 dias.
- Determina que os Detrans enviem mensagem eletrônica aos condutores, com 30 dias de antecedência, acerca do fim da validade das habilitações.
- Cria uma infração específica para a parada sobre ciclovia ou ciclofaixa, e aumenta a pena da infração por não redução da velocidade ao ultrapassar ciclistas.
- Substitui “a suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação” por “suspensão do



direito de dirigir”, caso o condutor seja flagrado conduzindo em velocidade superior à máxima em mais de 50%.

- Aumenta a idade mínima necessária para que as crianças possam ser transportadas na garupa das motocicletas, de 7 para 10 anos de idade.
- Aumenta para 30 dias o prazo para se apontar o verdadeiro condutor em caso de infração e também para se protocolar defesa prévia, que é tornada mais simples e com opção de ser eletrônica, a critério do condutor.
- Aumenta o limite de pontos que ensejam a suspensão do direito de dirigir. Para os condutores profissionais, passa a 40 pontos, e, para os demais, depende da quantidade de infrações gravíssimas cometidas nos últimos 12 meses – caso o motorista amador não tenha cometido nenhuma, será também de 40 pontos.
- Explicita o rol de infrações, a maioria de caráter administrativo, que não implicam em pontuação para o condutor.
- Torna todas as multas leves e médias puníveis apenas com advertência, caso o condutor não seja reincidente na mesma infração nos últimos 12 meses.
- Determina avaliação psicológica compulsória para os infratores que tenham contribuído para a ocorrência de acidente grave.
- Determina prazo máximo de 180 dias para a aplicação da penalidade e expedição de notificação ao infrator. Em caso de apresentação de defesa prévia, esse período passa a 360 dias. Se o poder público perder tais prazos, fica impedido de aplicar a penalidade.
- Atualiza o texto do CTB a práticas hoje correntes, tais como: dispensar a necessidade de selar as placas, o que já não é mais feito no novo formato Mercosul; explicita a possibilidade de conversões livres à direita, sob sinal vermelho, onde houver sinalização que as permita; dispõe sobre a emissão e a



fiscalização digital de documentos como a CNH, o CRV e o CRLV; torna a definição de ciclomotores independente de sua fonte de propulsão; define os veículos que dispensam licenciamento; veda a aplicação de multa por descumprimento de resolução do Contran.

- Por fim, faz diversas alterações pontuais, de forma a ajustar a redação de alguns dispositivos, como no caso em que determina que a remoção do veículo somente aconteça quando a irregularidade não seja efetivamente sanada.

Foram apresentadas 101 emendas ao projeto aqui analisado. Uma breve descrição delas encontra-se em quadro anexo a este parecer.

II – ANÁLISE

Analisaremos a matéria sobre todos seus aspectos, quais sejam, constitucionalidade, juridicidade, mérito e técnica legislativa.

Quanto à constitucionalidade, nada há a se opor, uma vez que o art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, determina que compete à União legislar privativamente sobre “trânsito e transporte”. Além disso, por ser o projeto oriundo da Presidência da República, mesmo quando altera a composição de órgãos do Executivo, como o Contran, igualmente, nada há a se opor quanto à iniciativa.

Do ponto de vista da juridicidade, igualmente, não vislumbramos óbices à aprovação do PL aqui analisado, uma vez que, além das necessárias características de generalidade e abstração, corretamente modifica o Código de Trânsito, em vez de buscar produzir legislação esparsa.

Quanto ao mérito, estamos de acordo com a justificação contida na Exposição de Motivos. Após quase 23 anos da aprovação do CTB, são necessárias adequações a esse diploma, em função das rápidas mudanças que acontecem no trânsito. Concordamos, igualmente, com as alterações produzidas pela Câmara dos Deputados, ainda que possam necessitar de alguns poucos ajustes de redação.

Nesse sentido, gostaríamos de destacar algumas das inovações positivas trazidas pelo PL aqui analisado.



Em primeiro lugar, em relação ao Conselho Nacional de Trânsito, o Contran, há duas alterações importantes. A primeira delas é sobre sua própria estrutura, de forma a elevar as discussões daquele colegiado a um nível ministerial, já que, não raro, trata-se de questões multidisciplinares da mais alta relevância. A segunda é que todas as minutas de resolução deverão passar, de agora em diante, por uma etapa prévia de consulta pública, de forma a evitar a edição de normas pouco amadurecidas – esta tem sido, até recentemente, uma das críticas mais comuns à atuação do órgão.

A criação de regras para o uso dos chamados “corredores” é, também, medida da maior importância ante ao crescimento exponencial dos acidentes envolvendo motociclistas. De fato, mesmo em um estado rico como São Paulo, estima-se que, do total de internações devidas a acidentes de trânsito, nada menos que 80% delas sejam de motociclistas! Esse número certamente será ainda maior em estados com maior presença de motos no trânsito, como é o caso do Piauí, que represento.

Outro ponto de enorme importância que está sendo aprovado é o uso obrigatório das cadeirinhas infantis, que passa a fazer parte do texto do CTB e não mais apenas de normas infralegais. Essa disposição afasta definitivamente as dúvidas acerca de sua compulsoriedade. Entendemos, também, louvável o fato de que a Câmara retirou a redução, que estava contida no projeto original, da gravidade da multa para a infração dessa regra, que permanece como gravíssima. Entendemos, contudo, ser necessário pequeno ajuste redacional para deixar claro que as cadeirinhas devem ser adequadas também ao peso e à altura da criança, e não apenas à sua idade, como se encontra no PL, e que foi também objeto de emenda de redação (nº 52) proposta pelo nobre Senador Otto Alencar.

Um dos aspectos centrais do PL é, sem dúvida, o que aumenta a validade da habilitação para até 10 anos, nas condições que especifica. De fato, o quanto mais pudermos reduzir a carga burocrática que sobrecarrega os ombros dos cidadãos comuns, mais reduziremos o “Custo Brasil”, com reflexos positivos no crescimento e no emprego.

Em conjunto com a medida anterior, outro aspecto fulcral do projeto é o que dobra o limite de pontos que ensejam a suspensão da habilitação, que passam, sob certas condições, para até 40 pontos, em vez dos 20 atuais. Embora esse seja um dos aspectos mais polêmicos do PL, é necessário ponderar que o Congresso vem aumentando a gravidade de algumas categorias de multas, o que tornou o atingimento desse limite fato bem mais trivial.



Por fim, entre inúmeros outros aspectos importantes que não poderemos deixar de destacar, é necessário louvar a iniciativa do Projeto em reduzir a burocracia por meio de uma maior utilização de recursos digitais e pela internet, como para a apresentação de notificações e de recursos contra multas, ou para definir melhor alguns parâmetros e procedimentos relativos às versões eletrônicas da habilitação e do documento do veículo.

Quanto à técnica legislativa, são necessários quatro pequenos aperfeiçoamentos ao texto do projeto. Além da que já mencionamos acerca das cadeirinhas, é necessário fazer remissão ao art. 44-A no art. 208, explicitar que a multa por faróis desligados somente poderá ser feita fora dos perímetros urbanos; e, por fim, adequar a ementa do projeto ao disposto no art. 5º da Lei Complementar nº 95, de 1998. Tratam-se de alterações menores, como dissemos, com vistas apenas a “arredondar” o texto, sem, no entanto, alterar em nada a essência do que foi aprovado pela Câmara dos Deputados.

Por fim, em relação às demais emendas apresentadas pelas senhoras e senhores Senadores, como são todas de mérito, à exceção da de nº 52, conforme comentamos antes, entendemos que seja possível aprovar uma ou outra sem atrasar a entrada em vigor das importantes propostas aqui analisadas, de modo que, a nosso ver, o PL deve ser aprovado sem alterações de mérito que impliquem em seu retorno para a Câmara dos Deputados.

III – VOTO

Em razão do exposto, voto pela aprovação da emenda nº 52, pela rejeição das emendas de nºs 1 a 51, e nºs 53 a 101; e pela constitucionalidade, juridicidade, e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, com a apresentação das seguintes emendas de redação:

EMENDA Nº – PLENÁRIO

Dê-se a seguinte redação à ementa do PL nº 3.267, de 2019:

“Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações, e dá outras providências”.

EMENDA Nº – PLENÁRIO



Insira-se a expressão “, peso e altura” logo após “para cada idade” no *caput* do art. 64 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme alteração proposta pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019.

EMENDA Nº – PLENÁRIO

Insira-se a expressão “fora dos perímetros urbanos” logo após “rodovias de pista simples” no § 2º do art. 40, e na alínea *e* do inciso I do art. 250, ambos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme alteração proposta pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019.

EMENDA Nº – PLENÁRIO

Insira-se a expressão “prevista no art. 44-A” logo após “conversão à direita” no *caput* do art. 208 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conforme alteração proposta pelo art. 1º do PL nº 3.267, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

