



SENADO FEDERAL

EMENDA Nº - CCJ
(ao PL 3965/2021)

Acrescente-se art. 2º-1 ao Projeto, com a seguinte redação:

“**Art. 2º-1.** O art. 261, inciso I, alínea c da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

‘**Art. 261.**
I –
.....
c) 50 (cinquenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima na pontuação;
.....’”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

A imposição do limite de 40 pontos, constante da redação vigente do art. 261, I, c, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sob a inexistência de infração gravíssima na pontuação, para fins de suspensão do direito de dirigir, foi estabelecida como parte do sistema de penalidades com o objetivo de coibir práticas infratoras e garantir a segurança no trânsito.

À época de sua definição, o limite buscava estabelecer um equilíbrio entre a necessidade de controle sobre condutores reincidentes em infrações e a aplicação proporcional de penalidades. A escolha do limite de 40 pontos baseou-se em estudos e análises que apontavam que, acima desse patamar,



havia uma maior probabilidade de que o comportamento do condutor pudesse representar risco à segurança viária, especialmente em casos de repetição de infrações médias e graves.

O limite visava criar um instrumento de fiscalização eficiente, promovendo a conscientização dos motoristas quanto à necessidade de respeito às normas de trânsito. Ele foi concebido para funcionar como uma medida preventiva, desencorajando condutas imprudentes antes que culminassem em infrações mais graves.

Contudo, o cenário do trânsito e o comportamento dos condutores evoluíram desde a implementação inicial, gerando novas demandas por ajustes que considerem as condições atuais e promovam maior proporcionalidade no sistema.

Acrescente-se, ainda, o aumento exorbitante do uso de equipamentos eletrônicos de medição de velocidade, como radares fixos e móveis, especialmente nos grandes centros urbanos, às vezes com distância de menos de 200 metros entre um e outro, o que tem gerado um debate importante sobre a finalidade desses dispositivos no contexto do trânsito brasileiro.

Embora sejam ferramentas indispensáveis para a segurança viária, o crescimento indiscriminado de sua instalação levanta questionamentos sobre um possível viés arrecadatório por parte dos governos. Em muitos casos, esses equipamentos são estrategicamente posicionados em locais que, embora não apresentem alto risco de acidentes, geram elevado número de infrações devido a limites de velocidade abruptos ou mal sinalizados. Tal prática não apenas desvirtua o propósito educativo e preventivo do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), mas também pode minar a confiança da população nas políticas de trânsito.

Estudos realizados em diversas capitais brasileiras indicam que o aumento no número de multas decorrentes de radares não tem necessariamente refletido em uma redução proporcional nos índices de acidentes. Isso sugere que, em alguns casos, a aplicação de penalidades por excesso de velocidade pode estar mais vinculada à arrecadação de receitas do que à efetiva promoção da segurança.



Essa percepção é reforçada quando condutores são multados em locais onde a sinalização é confusa ou insuficiente, ou ainda onde os limites de velocidade parecem desproporcionais às características da via. Assim, os equipamentos, ao invés de atuarem como aliados na educação e conscientização dos motoristas, podem ser vistos como instrumentos punitivos com finalidade primordialmente fiscal.

A superexploração desses dispositivos também impacta diretamente a legitimidade do sistema de trânsito. Quando a população percebe que a instalação de radares não é acompanhada de uma política educativa ou de melhorias estruturais nas vias, o senso de justiça e eficiência das medidas de controle é enfraquecido.

Para restaurar o equilíbrio, é fundamental que o uso de equipamentos eletrônicos esteja pautado por critérios técnicos transparentes e objetivos, priorizando áreas de maior risco e combinando sua aplicação com campanhas educativas e melhorias viárias. Dessa forma, os radares podem cumprir sua função principal: salvar vidas, e não apenas gerar receita para os cofres públicos.

Por seu turno, a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir ao atingir o limite de 40 pontos, sem distinção adequada entre a gravidade das infrações cometidas, apresenta um problema de desproporcionalidade. O sistema atual trata de forma uniforme condutores que acumulam pontos por infrações de menor gravidade e aqueles que cometem infrações mais sérias, como as gravíssimas, desconsiderando o impacto efetivo de cada tipo de infração na segurança do trânsito.

Esse critério pode resultar em punições excessivas para motoristas que, embora tenham cometido infrações leves ou médias, não apresentaram condutas que colocassem em risco a coletividade, o que contradiz os princípios de proporcionalidade e razoabilidade que orientam o direito administrativo sancionador.

Essa desproporcionalidade é especialmente evidente em contextos urbanos, onde infrações de menor gravidade, como estacionar em



locais inadequados ou exceder ligeiramente o limite de velocidade em áreas de baixo risco, são mais comuns.

Embora essas infrações devam ser desencorajadas, sua soma até atingir 40 pontos não reflete necessariamente um comportamento de risco contínuo ou intencional por parte do condutor. A aplicação automática da suspensão, nesses casos, pode ser percebida como injusta, sobretudo quando comparada à punição aplicada a condutores que cometem infrações gravíssimas, as quais têm maior potencial de causar acidentes e danos significativos.

Entendemos que uma forma de corrigir, com alguma celeridade, a distorção apontada é a revisão pura e simples do limite de pontuação. É exatamente isso que propomos por intermédio desta emenda. A proposta de alteração do artigo 261, inciso I, alínea "c", para aumentar de 40 para 50 pontos a pontuação mínima para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, desde que não conste nenhuma infração gravíssima, certamente resultará maior justiça no sistema de penalidades, é oportuna e encontra justificativa sólida.

A mudança reflete uma adaptação necessária à realidade contemporânea, em que condutores são frequentemente expostos a condições mais complexas e frequentes no trânsito. O crescimento das frotas de veículos e os desafios urbanos, como a escassez de vagas e variações nos limites de velocidade, frequentemente expõem condutores a situações que podem gerar infrações menores, sem que isso represente risco significativo à coletividade.

Nesse sentido, a flexibilização do limite para 50 pontos equilibra a necessidade de controle com uma análise mais justa do comportamento do condutor. Do ponto de vista técnico, a ausência de infrações gravíssimas no histórico do condutor demonstra que, mesmo diante de infrações menores, o condutor não compromete gravemente a segurança viária. Estudos realizados pela Confederação Nacional de Transporte (CNT) indicam que condutores que não acumulam infrações gravíssimas possuem maior propensão a corrigir comportamentos inadequados quando submetidos a medidas educativas, ao invés de punições severas e desproporcionais. Esse entendimento também está alinhado a recomendações internacionais, como as da Organização Mundial da



Saúde (OMS), que destacam a importância de políticas de trânsito que combinem medidas preventivas e educativas, com foco na reeducação de condutores.

Juridicamente, a alteração reforça os princípios constitucionais da razoabilidade e proporcionalidade, ajustando a aplicação de penalidades ao grau de gravidade das infrações cometidas. Condutores que não registram infrações gravíssimas demonstram respeito à coletividade e não apresentam histórico de condutas que coloquem em risco a segurança no trânsito, sendo desproporcional a imposição de penalidades severas por infrações de menor gravidade.

Finalmente, ao incentivar comportamentos responsáveis e educar os motoristas, a alteração contribui para a humanização das relações no trânsito, alinhando-se à visão moderna de que penalidades devem ser medidas de último recurso, e não a primeira resposta para condutas não reiteradamente perigosas.

Assim, a alteração proposta não apenas moderniza o Código de Trânsito Brasileiro, mas também reflete um trânsito mais humanizado, que valoriza a educação e a proporcionalidade. Ela mantém o foco na segurança, mas reconhece e incentiva práticas responsáveis, contribuindo para a construção de um ambiente viário mais justo e eficiente.

São essas as razões que me levaram a apresentar a presente emenda, para a qual conto com o apoio dos nobres pares.

Sala da comissão, 16 de dezembro de 2024.

Senador Magno Malta
(PL - ES)

