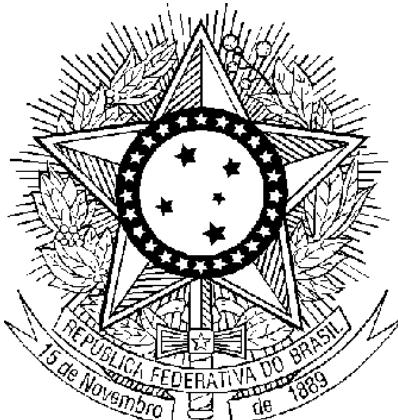


AVULSO NÃO  
PUBLICADO  
PARECER PELA  
REJEIÇÃO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.º 6.295-A, DE 2009 (Do Sr. Lelo Coimbra)

Acrescenta inciso ao art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MAJOR OLIMPIO).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. Acrescente-se ao artigo 24 da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, o seguinte inciso:

“Art. 24.º Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - -----

II - -----

III - -----

**XXII – elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrências relativos aos acidentes de trânsito” (NR).**

Art. 3.º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Nos dias de hoje, de trânsito intenso nas principais cidades e rodovias e, principalmente, nos grandes centros como as Capitais de Estados com um desenvolvimento mais acentuado que a maioria de todos, o fenômeno transporte, vias de acesso, enormes engarrafamentos tem sido uma constante na vida do cidadão.

Aliado a este fato, surge um fator muito preocupante que são os acidentes de trânsito, os quais tem provocado mais vítimas que as guerras em operação no planeta, guardadas as devidas proporções.

Com os acidentes e com o passar do tempo, surgiu também, desde a edição do Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997, um outro problema, o qual, tem afigido motoristas, seguradoras e, abarrotado os Juizados Especiais, qual seja: a ausência do dispositivo ora proposto, definindo a autoridade do trânsito, com gráficos e laudos, o que de real aconteceu.

O dispositivo proposto não é nenhuma novidade, ao contrário, sempre existiu.

O que aconteceu no novo código foi que, referido dispositivo, constava no artigo 23 na parte de competência das polícias militares.

Com o advento da municipalização do trânsito, o dispositivo foi vetado pelo

então Presidente Fernando Henrique.

Ocorre que o veto dizia respeito só a competência, não falava da desnecessidade do inciso vetado, nem poderia.

Passando a competência para outras autoridades, também deveria passar a obrigatoriedade constante de tal dispositivo e, assim, não ocorreu, causando desde então e hoje com maior destaque, a sua ausência, mais problemas que soluções.

Para se ter uma idéia, exemplifiquemos um acidente no centro de uma grande cidade envolvendo dois veículos, ambos com seguro total, sendo que um não parou respeitando a via preferencial, provocando a colisão. Após discutirem bastante e provocarem gigantesco engarrafamento, dirigem-se ao local indicado pelo órgão de trânsito para o Boletim de Ocorrência, se é que se pode chamar de tal. Cada um dos envolvidos preenche um formulário e conta o acidente à sua maneira, não havendo nenhum pronunciamento de autoridade de trânsito para dizer o que realmente aconteceu. Desta forma, estando ambos com a razão, ninguém assume o erro e não tem autoridade para informar sobre o acidente, as seguradoras não pagam, não autorizam os reparos ou atrasam o quanto podem a solução do problema. Nos Juizados Especiais, ante a ausência de um verdadeiro Boletim de Ocorrência de Trânsito como outrora existiu, faz com que os processos demorem mais do que o normal e, difícil para o Julgador é saber com quem está a verdade, tornando-se impossível uma justa prestação jurisdicional.

Trata-se pois, o inciso que se quer acrescentar, de um mecanismo indispensável e necessário para se evitar perante as seguradoras prejuízo para quem não tem culpa, assim como, por fim as demandas, as vezes infundadas por falta de um verdadeiro Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito, evitando-se o abarrotamento de processos nos Juizados Especiais, tudo provocado pela ausência de um dispositivo.

Sala das Sessões, em 27 de outubro de 2009.

Deputado Lelo Coimbra

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**LEI N° 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

## CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

### Seção II Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

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 atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e 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 e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Policia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e 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;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

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, com vistas 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;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando muitas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos;

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidos no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidos neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas a maior eficiência e à 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 prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

.....

.....

## COMISSÃO DE VIAÇÃO DE TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

A proposição em apreço, cujo autor é o eminente Deputado Lelo Coimbra, tem por objetivo incluir, entre as competências previstas no Código de Trânsito para os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, “elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrências relativos aos acidentes de

*trânsito”.*

Conforme a justificação do projeto, com a entrada em vigor da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, a ausência do boletim de ocorrência realizado no momento do acidente passou a afigir motoristas e seguradoras, além de abarrotar os Juizados Especiais, na medida em que deixou de existir documento da autoridade de trânsito, com gráficos e laudos, que definia o que realmente aconteceu.

Nos termos do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes pronunciar-se quanto ao mérito da proposta.

Na sequência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto, que tramita em regime de apreciação conclusiva pelas Comissões.

No prazo regimental, não foram recebidas emendas à proposição.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

Na forma do disposto no Regimento Interno da Câmara dos Deputados, em seu art. 32, XX, o projeto vem a esta Comissão, tendo em vista a competência para análise de mérito da matéria.

Na justificação do projeto sob análise, seu autor conclama pelo retorno do “*verdadeiro Boletim de Ocorrência de Trânsito, como outrora existiu*”, destacando ser esse documento o adequado para a atribuição de culpados em acidente de trânsito, notadamente para comprovação junto a seguradoras e juizados especiais.

Buscando remeter a competência pela elaboração e encaminhamento dos boletins de ocorrência aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, o autor pretende que tais boletins esclareçam à autoridade de trânsito, “com gráficos e laudos, o que de real aconteceu”.

Em que pese a elevada intenção do autor da proposta, creio que houve equívoco quanto ao conceito de boletim de ocorrência de trânsito, relatado na proposição com características de LAUDO PERICIAL.

Em verdade, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, após amplos debates no Parlamento, passou a classificar e buscar providências diversas para os casos de acidentes com vítima e sem vítima.

Nos casos de acidentes com vítima, o art. 176 do CTB assim dispõe:

*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.*

Vejamos que, nesses casos, com exceção da prioridade em prestar socorro à vítima, o condutor deve preservar ao máximo o local do acidente de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia.

Já nos acidentes sem vítima, o CTB dispõe de forma diversa, nos termos do art. 178:

*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.*

Como se pode notar, a prioridade nesse tipo de acidente está em adotar providências para remover o veículo do local, sempre com o objetivo maior de se assegurar a segurança e fluidez do trânsito. Essa medida teve por objetivo reduzir os enormes congestionamentos de trânsito causados, não raro, por pequenas colisões sem maior gravidade, visto que os condutores envolvidos recusavam-se a retirar seus veículos antes da chegada da perícia, o que, frequentemente, nem chegava a acontecer, em razão do baixo efetivo de peritos de trânsito disponível.

Nesse sentido, entendemos adequada a atual forma de elaboração do boletim de ocorrência de trânsito para acidentes sem vítima, que é o deslocamento dos envolvidos até a polícia mais próxima, ou mesmo por ato declaratório realizado pela Internet, como já ocorre em algumas Unidades da Federação.

Lembramos, por fim, que mesmo quando realizado no local do acidente, um simples boletim de ocorrência pode não ser, e geralmente não é, suficiente para se atribuir culpabilidade, visto que diversos fatores podem alterar a dinâmica de um acidente automobilístico.

Outro aspecto, esta relatoria recebeu o Ofício nº 0561/2014-CNM/ASPAR, da Confederação Nacional de Municípios que afirma:

a) a confecção de laudos circunstanciados sobre acidentes de trânsito não se coaduna com as responsabilidades dos municípios;

b) a carta de trânsito, coerente com as responsabilidades partilhadas dentro de um sistema integrado atribuiu aos órgãos executivos estaduais a tarefa de registrar e licenciar veículos automotores.

(..) Deste modo, estas Confederação manifesta-se pela rejeição do PL Nº 6295/2009.

Diante do exposto, em que pese a intenção do autor da proposta, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 6.295, de 2009.

Sala da Comissão, em 18 de agosto de 2015.

**Deputado MAJOR OLIMPIO**  
**Relator**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.295/2009, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Major Olimpio.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Danrlei de Deus Hinterholz, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parchanello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Magda Mofatto, Major Olimpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Ronaldo Carletto, Ronaldo Martins, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Fábio Ramalho, Fernando Jordão, Jose Stédile, Leônidas Cristina, Misael Varella, Missionário José Olimpio, Ricardo Izar, Roberto Sales, Samuel Moreira e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 2 de setembro de 2015.

**Deputada CLARISSA GAROTINHO**  
**Presidente**

**FIM DO DOCUMENTO**