

## PROJETO DE LEI Nº       , DE 2019

(Do Sr. ABOU ANNI)

Altera o *caput* do art. 259 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e acresce o § 5.º ao referido artigo para dispor sobre a dispensa de pontos decorrentes da prática de determinadas infrações de trânsito.

### O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altera o *caput* do art. 259 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a dispensa de pontos decorrentes da prática de determinadas infrações de trânsito, e acresce o § 5º ao referido artigo.

Art. 2º O art. 259 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação e acréscido do seguinte § 5º:

“Art. 259. A cada infração cometida poderão ser computados os seguintes números de pontos:

.....

.....

§ 5º Sem prejuízo das penalidades estabelecidas neste Código, não serão computados no prontuário das pessoas físicas que infringirem os artigos 232, 233, 241 e 187, do CTB os números de pontos de que tratam os incisos previstos neste artigo.

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

## JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) vigente abriga e preserva o aspecto socioeducativo inerente às normas de trânsito, assim como o seu caráter de organização do espaço terrestre onde circulam e coexistem veículos e pessoas, de modo a disciplinar, como norma juridicossocial, a conduta destes.

Neste caso, a norma de trânsito é tratada, predominantemente, sob a sua faceta organizacional, não almejando a punição e sim a positivação de regras orientadoras de um trânsito mais seguro e consciente.

Sob outro aspecto, é bem verdade que o CTB prevê penalidades decorrentes do cometimento de infrações de trânsito que buscam, igualmente, assegurar a ordem social no ambiente viário, provocando mudanças comportamentais em todos os seus integrantes.

Cuida-se, pois, do elemento teleológico da sanção administrativa, qual seja: o caráter repressivo-pedagógico.

Assim, associado ao viés organizacional, desponta-se a cominação das sanções objetivando proporcionar a segurança e a recuperação de todos os partícipes do trânsito, convocando-os a agirem com afinada consciência e com respeito recíproco.

Realmente, a aplicação da penalidade administrativa de trânsito tem o efeito de reprimir a reincidência de comportamentos inadequados, atestando, pois, a imperatividade da norma jurídica.

Dessarte, à semelhança dos desígnios do direito penal, as sanções administrativas perseguem, em boa dose, a ressocialização e de reeducação dos sujeitos.

Apesar dessas considerações, não se pode perder de vista que o espírito que motiva e justifica a almejada alteração legal não busca retirar da norma jurídica o seu respeitável caráter sancionador, mas sim adequar, com sensatez e razoabilidade, a penalidade albergada pela lei à natureza da infração de trânsito e esta com a realidade social.

Ou seja, não se ambiciona abrir mão do instrumento sancionatório do Estado a fim de que o descumprimento dos deveres prescritos no CTB fique incólume a consequências jurídicas.

Contudo, faz-se necessário sopesar a ideia de proporcionalidade entre a transgressão e a pena correlata, eis que é justamente a régua deste postulado que, por exemplo, mede e separa uma conduta criminosa de uma contravenção penal.

Afinal de contas, não soa razoável cominar a mesma penalidade contra aqueles indivíduos cujas ações não guardam correspondente ameaça e reprovação social.

Ora, o peso da represália, sobretudo no âmbito das normas de trânsito, deve servir para corrigir e educar o condutor contumaz; mas nunca para dismantelar o direito que o próprio CTB assegura, a saber: o direito de dirigir!

Conjugado a isso, a estatística vem a nosso socorro para demonstrar que o número de condutores autuados por infrações de trânsito despidas de periculosidade é vertiginoso.

Para termos uma noção, no município de São Paulo, no ranking da prática de infrações de trânsito, a prevista no art. 187, do CTB (rodízio) figura entre as primeiras colocadas, perdendo somente para infrações mais graves, tais como a prevista no art. 208 (avançar o sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória) e no art. 218, I, II e III (excesso de velocidade) que ainda assume a primeira posição.

Veja que aquela (art. 187, do CTB) ao contrário destas (artigos 208 e 218, do CTB) não representa insegurança no trânsito, tampouco exorta comportamentos nocivos na condução do veículo. Entretanto, aquela, assim como outras tanto inofensivas, pode conduzir o condutor a uma penalidade de, no mínimo, seis meses, impedindo-o de trabalhar.

Reflexo deste fenômeno é o assustador aumento de condutores - entre os quais, inúmeros profissionais do transporte - com o direito de dirigir **suspenso ou cassado por excesso de pontos no prontuário**, também resultado da voracidade arrecadatória dos órgãos autuadores na esteira do que se convencionou denominar popularmente como “indústria das multas”.

A título de informação, no ano de 2019, só no Estado de São Paulo, foram registrados cerca de 1 milhão de habilitações suspensas ou cassadas.

Paralelamente, sob a ótica voltada ao impacto socioeconômico, não podemos cerrar os olhos e nos abstrair das duras mudanças sentidas pela sociedade após o advento da Lei n.º 13.281, de 2016, que alterou o CTB para aumentar significativamente o período da penalidade de suspensão do direito de dirigir para, no mínimo, 6 (seis) meses de duração àqueles condutores que extrapolem o limite máximo de pontuação (20 pontos ou mais).

Portanto, o desproporcional aumento do período da penalidade de suspensão conjugado ao assombroso número de condutores/profissionais com a habilitação suspensa ou cassada, pode desarranjar a economia, ainda hoje dependente do transporte viário, sobretudo em vista dos cada vez mais sofisticados meios de fiscalização estatal.

Note, à luz do esposado, que uma “sutil” alteração na lei de trânsito, tem potencial para trazer impactos positivos ou negativos na economia de um País. E este auspicioso projeto de lei tende a, num só tempo, preservar o emprego de inúmeros profissionais do transporte, salvaguardar o mercado viário e, portanto, permitir-lhes que deixem a sua generosa cota de contribuição com o desenvolvimento da economia nacional.

Sob outro enfoque, há quem diga que, tecnicamente, os pontos que acompanham as infrações de trânsito de natureza leve, grave, média e gravíssima não ostentam caráter explicitamente penal, máxime porque a pontuação não aparece no rol do artigo 256 que enumera em *numerus clausus* as penalidades estabelecidas pelo CTB, senão veja:

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às

infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - apreensão do veículo; (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

Por tais razões, embora a violação de certas normas de trânsito não deva desonerar seus transgressores das respectivas penalidades, fato é que algumas infrações, em vista do atual cenário socioeconômico, não podem carregar o rigor das mesmas consequências daquelas oriundas de infrações mais perniciosas e que levam perigo à segurança no trânsito e à incolumidade física das pessoas.

Partindo desta equitativa premissa, propomos este bem-intencionado projeto de lei para amoldar o texto do CTB às peculiaridades experimentadas pela realidade social, de maneira a equalizar certas disparidades que acompanham nosso ordenamento jurídico há muito tempo.

Nesse sentido, contemple, *in verbis*, o inteiro teor das infrações de trânsito das quais se busca remover a incidência de pontos:

*Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:*

*I - para todos os tipos de veículos:*

*Infração - média;*

*Penalidade - multa;*

*Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:*

*Infração - leve;*

*Penalidade - multa;*

*Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento.*

*Art. 233. Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito, ocorridas as hipóteses previstas no art. 123:*

*Infração - grave;*

*Penalidade - multa;*

*Medida administrativa - retenção do veículo para regularização.*

*Art. 241. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor:*

*Infração - leve;*

*Penalidade - multa.*

Ora, as infrações de trânsito excetuadas nesta proposição legislativa não oferecem nenhum risco à segurança no trânsito; suas penalidades apenas incidem sobre o descumprimento de regras administrativas de índole meramente burocrática e organizacional.

No mais, com o intento de perseguir a racionalidade legiferante e buscando compatibilizar a efetividade da norma à realidade social e às necessidades pulsantes, propomos essas alterações no CTB, e contamos com o apoio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, em        de        de 2019.

**ABOU ANNI**  
**Deputado Federal - PSL (SP)**