
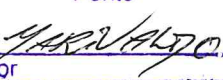


OFÍCIO Nº 216/2019/CC/PR

Brasília, 25 de junho de 2019.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada Soraya Santos
Primeira Secretária
Câmara dos Deputados – Edifício Principal
70160-900 Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação.

PRIMEIRA-SECRETARIA	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n. 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo.	
Em 27/06/19	às 09 h 41
Natália	702186
Servidor	Ponto
	
Portador	

Senhora Primeira Secretária,

Em atenção ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 587/19, de 19 de junho de 2019, encaminho a essa Secretaria cópia da Nota nº 94/2019, de 21 de junho de 2019, da Subchefia para Assuntos Jurídicos da Casa Civil da Presidência da República, e cópia integral do Processo SEI 50000.016611/2019-66, com os esclarecimentos sobre os quesitos constantes do Requerimento de Informação nº 701, de 2019, de autoria do Senhor Deputado IVAN VALENTE.

Atenciosamente,


ONYX LORENZONI
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da
Presidência da República



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS

Nota SAJ nº 94 / 2019 / SAAINST/SAJ/CC/PR

Interessado: Câmara dos Deputados

Ref.: Requerimento de Informações nº 701, de 2019 (Sr. Deputado Ivan Valente)

Assunto: Solicita informações ao Sr. Ministro da Casa Civil sobre o inteiro teor do processo que deu origem ao Projeto de Lei nº 3267/2019, encaminhado ao Congresso Nacional pelo Presidente da República.

Processo : 00001.003714/2019-88

Senhor Subchefe,

I. RELATÓRIO

1. Trata-se do Requerimento de Informação nº 701, de 2019, de autoria do Deputado Ivan Valente, encaminhado a esta Casa Civil da Presidência da República, por intermédio do Ofício 1ªSec/RI/E/nº 587/19, de 19 de junho de 2019. O citado Requerimento de Informação, recebido na Casa Civil da Presidência da República em 19 de junho de 2019, foi encaminhado a esta Subchefia para Assuntos Jurídicos para ciência e eventuais providências.

2. Em resumo, o Deputado Federal solicita as seguintes informações ao Ministro-Chefe da Casa Civil:

- a) Cópia integral do processo, incluindo estudos e pareceres, que deram origem ao Projeto de Lei nº 3267/2019;
- b) Quais órgãos, entidades e autoridades foram consultados, formal e informalmente, para a elaboração do Projeto de Lei nº 3267/2019?

3. É o relatório.

II. ANÁLISE

4. De acordo com a Constituição Federal, compete aos Ministros de Estado exercer a orientação, coordenação e supervisão dos órgãos e entidades da administração federal na área de sua competência (art. 87, parágrafo único, inciso I). Os Ministros de Estado, ademais, podem ser convocados, pelas Comissões do Congresso Nacional, para *prestar informações sobre assuntos inerentes a suas atribuições* (art. 58, § 2º, inciso III). No mesmo sentido, o art. 50, § 2º, destaca que as Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informações aos Ministros de Estado.

5. Dito isso, o artigo 50 da Constituição Federal e os artigos 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, ao regulamentarem o Requerimento de Informação a Ministro de Estado, estabelecem que:

Constituição Federal

Art. 50. A Câmara dos Deputados e o Senado Federal, ou qualquer de suas Comissões, poderão convocar Ministro de Estado ou quaisquer titulares de órgãos diretamente subordinados à Presidência da República para prestarem, pessoalmente, informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificativa adequada.

(...)

§ 2º - As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal poderão encaminhar pedidos escritos de informações a Ministros de Estado ou a qualquer das pessoas referidas no caput deste artigo, importando em crime de responsabilidade a recusa, ou o não - atendimento, no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas.

Regimento Interno da Câmara dos Deputados

Art. 115. Serão escritos e despachados no prazo de cinco sessões, pelo Presidente, ouvida a Mesa, e publicados com a respectiva decisão no Diário da Câmara dos Deputados, os requerimentos que solicitem:

I - informação a Ministro de Estado;

Art. 116. Os pedidos escritos de informação a Ministro de Estado, importando crime de responsabilidade a recusa ou o não-atendimento no prazo de trinta dias, bem como a prestação de informações falsas, serão encaminhados pelo Primeiro-Secretário da Câmara, observadas as seguintes regras:

I - apresentado requerimento de informação, se esta chegar espontaneamente à Câmara ou já tiver sido prestada em resposta a pedido anterior, dela será entregue cópia ao Deputado interessado, caso não tenha sido publicada no Diário da Câmara dos Deputados, considerando-se, em consequência, prejudicada a proposição;

II - os requerimentos de informação **somente poderão referir-se a ato ou fato, na área de competência do Ministério**, incluídos os órgãos ou entidades da administração pública indireta sob sua supervisão:

a) relacionado com matéria legislativa em trâmite, ou qualquer assunto submetido à apreciação do Congresso Nacional, de suas Casas ou Comissões;

b) sujeito à fiscalização e ao controle do Congresso Nacional, de suas Casas ou Comissões;

c) pertinente às atribuições do Congresso Nacional;

III - não cabem, em requerimento de informação, providências a tomar, consulta, sugestão, conselho ou interrogação sobre propósitos da autoridade a que se dirige; (destaque nosso)

6. Por outro lado, de acordo com a Lei nº 13.844, de 2019 e com o Decreto 9.678, de 2019, *competes à Casa Civil assistir direta e imediatamente o Presidente da República no desempenho de suas atribuições*, especialmente:

a) na coordenação e na integração das ações governamentais;

b) (REVOGADO)

c) na análise do mérito, da oportunidade e da compatibilidade das propostas, inclusive das matérias em tramitação no Congresso Nacional, com as diretrizes governamentais;

d) na avaliação e no monitoramento da ação governamental e da gestão dos órgãos e das entidades da administração pública federal;

e) na coordenação política do governo federal; e

f) na condução do relacionamento do governo federal com o Congresso Nacional e com os partidos políticos; e

g) na coordenação e acompanhamento das atividades dos Ministérios e da formulação de projetos e políticas públicas; (Redação dada pela Medida Provisória nº 886, de 2019).

h) na coordenação, no monitoramento, na avaliação e na supervisão das ações do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República e no apoio às ações setoriais necessárias à sua execução; e (Redação dada pela Medida Provisória nº 886, de 2019).

g) na implementação de políticas e de ações destinadas à ampliação da infraestrutura pública e das oportunidades de investimento e de emprego; e (Incluído pela Medida Provisória nº 886, de 2019)

II - publicar e preservar os atos oficiais.

II - coordenar, articular e fomentar políticas públicas necessárias à retomada e à execução de obras de implantação dos empreendimentos de infraestrutura considerados estratégicos. (Redação dada pela Medida Provisória nº 886, de 2019)

7. De fato, os Ministros de Estado, por integrarem o Poder Executivo, estão sujeitos à fiscalização e controle do Parlamento. Note-se, contudo, que **as informações que devam prestar são aquelas ínsitas às suas atribuições, ou seja, que integram o âmbito de suas competências**, conforme se infere das regras constitucionais e infraconstitucionais antes colacionadas.

8. Com efeito, conforme se infere do Requerimento de Informação 701, de 2019, o Deputado Ivan Valente pretende que o Ministro-chefe da Casa Civil preste informações acerca do processo administrativo que deu origem ao Projeto de Lei nº 3267/2019, que de fato tramitou no âmbito da Casa Civil da Presidência da República nos autos do processo administrativo eletrônico 50000.016611/2019-66 (SEI/PR).

9. Assim, de forma a atender aos questionamentos apresentados pelo i. Parlamentar, inclusive no que toca aos órgãos que foram ouvidos no feito, recomenda-se remessa de cópia desta Nota SAJ e cópia integral do processo 50000.016611/2019-66 à Câmara dos Deputados, na forma regimental.

10. Assim, considerando o teor do Ofício 1ªSec/RI/E/nº 587/19, de 19 de junho de 2019 e o Requerimento de Informação nº 701, de 2019, parecem atendidas e esclarecidas as dúvidas que motivaram a provocação ministerial.

III. CONCLUSÃO

11. Ante o exposto, considerando o que dispõem a Lei nº 13.844, de 2019, o Decreto 9.678, de 2019 e o conteúdo das indagações apresentadas, sugere-se que o Ministro-Chefe da Casa Civil remeta **cópia da presente manifestação e cópia integral do processo 50000.016611/2019-66** em resposta à solicitação do Parlamentar, conforme Requerimento de Informação nº 701, de 2019

Brasília, 21 de junho de 2019.

DOUGLAS HENRIQUE MARIN DOS SANTOS

Coordenador

Subchefia para Assuntos Jurídicos
Casa Civil da Presidência da República

De Acordo.

BETINA GUNTHER SILVA

Subchefe-Adjunta Substituta
Subchefia para Assuntos Jurídicos
Casa Civil da Presidência da República

Aprovo. Encaminhe-se para a Secretaria-Executiva desta Casa Civil.

JORGE ANTONIO DE OLIVEIRA FRANCISCO

Subchefe

Subchefia para Assuntos Jurídicos
Casa Civil da Presidência da República



Documento assinado eletronicamente por **Douglas Henrique Marin dos Santos, Coordenador (a) (FCPE 101.3)**, em 21/06/2019, às 14:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Betina Gunther Silva, Subchefe-Adjunta, substituta**, em 21/06/2019, às 14:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jorge Antonio de Oliveira Francisco, Subchefe**, em 21/06/2019, às 18:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **1285556** e o código CRC **953640B6** no site:

https://sei-pr.presidencia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

00001.003714/2019-88

Ofício 1ªSec/RI/E/nº 587 /19

Brasília, 19 de junho de 2019.

A Sua Excelência o Senhor

ONYX LORENZONI

Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República

Assunto: **Requerimento de Informação**

Senhor Ministro,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 701/2019	Ivan Valente

Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,


Deputada SORAYA SANTOS
Primeira-Secretária

- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.

/LMR

Presidência da República
CODCC/PROTCCOLO

19 JUN 2013

Folha

121 : 14

17m 007



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES Nº 701 /2019
(Do DEP FEDERAL IVAN VALENTE)

Requer ao Ministro-Chefe da Casa Civil da Presidência da República informações sobre o inteiro teor do processo que deu origem ao Projeto de Lei nº 3267/2019, encaminhado ao Congresso Nacional pelo Presidente da República.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, §2º da Constituição Federal, combinado com os arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requiero que, ouvida a Mesa, seja encaminhado ao Senhor **Ministro-Chefe da Casa Civil da Presidência da República** ONYX LORENZONI, pedido de informações, sobre os seguintes temas:

- 1) Cópia integral do processo, incluindo estudos e pareceres, que deram origem ao Projeto de Lei nº 3267/2019;
- 2) Quais órgãos, entidades e autoridades foram consultados, formal e informalmente, para a elaboração do Projeto de Lei nº 3267/2019?

JUSTIFICATIVA

O Presidente da República apresentou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 3267/2019, cujo teor propõe mudanças extremamente sensíveis na legislação sobre a segurança no trânsito, como o fim da exigência de exame toxicológico para motoristas profissionais.



A proposta também altera de 20 para 40, o limite máximo de pontos que um motorista pode acumular, em até 12 meses, sem perder a licença para dirigir. Além disso, flexibiliza a sanção para diversas condutas como aquelas previstas para motociclistas e mesmo para o uso obrigatório de cadeirinha para crianças.

A segurança no trânsito é um tema extremamente sensível em nosso país. Para se ter uma ideia, a cada 15 minutos, uma pessoa morre em um acidente de trânsito no Brasil. Ao final do ano de 2011, 43.256 pessoas perderam a vida nas ruas e nas estradas. Seis anos depois, em 2017, o número de indivíduos que morreram envolvidos em colisões e atropelamentos havia caído para 34.236, uma redução de 20,85%, conforme os dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde.

Essa redução ainda está longe da meta prevista pela Década de Ação pela Segurança no Trânsito, iniciativa da ONU da qual o Brasil é signatário.

De todo modo, a redução do número de vítimas alcançada pelo país tem relação com as alterações realizadas no Código de Trânsito Brasileiro para inibir determinadas infrações, aliadas ao fortalecimento da fiscalização.

Daí a importância de que a sociedade e o parlamento tenham pleno conhecimento sobre os pareceres e estudos que embasaram o PL 3267/2019, proposta que altera profundamente a sistemática do Código de Trânsito Brasileiro.

Sala das Sessões, 05 de junho de 2019.



IVAN VALENTE

DEPUTADO FEDERAL PSOL/SP

05 JUN. 2019



EM nº 00036/2019 MINFRA

Brasília, 3 de Junho de 2019

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submeto à consideração de Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

O referido Código tem mais de 20 anos de vigência, sendo que existem conceitos contidos nesse diploma legal que precisam ser revistos, em face das novas diretrizes governamentais de eficiência de gestão e de ações. Nesse contexto, considerando a necessidade de estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e que deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito para exercerem suas atividades com foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito, apresentamos o presente projeto de Lei com as inclusões e alterações adiante delineadas.

Ademais, cabe destacar que o projeto de Lei em tela está em consonância aos anseios do Parlamento, uma vez que contempla proposições já apresentadas no âmbito de ambas as casas, a título de exemplo citamos o PL 249/2019, PL 2576/2019, PL 7/2019, PL 3372/2015, PL 9606/2018, entre outros.

Inicialmente, propõe-se a alteração do inciso VIII, do art. 12, do CTB, para dispor expressamente nas competências do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a incumbência de normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas no diploma legal, com a finalidade de tornar cristalina tal responsabilidade e eliminar quaisquer dúvidas de interpretação acerca do múnus do referido Conselho em realizar as indicações de condutas irregulares nas infrações elencadas no CTB.

Em seguida, propõe-se a alteração do art. 13 do CTB, considerando que, no plano de reestruturação das Câmaras Temáticas, faz-se necessário estabelecer uma metodologia de trabalho que leve em consideração as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN e pela política de Governo. Nesse contexto, é essencial que a coordenação seja efetuada por representantes que estejam em consonância com as diretrizes e possam dar andamento ao planejamento proposto, razão pela qual devem representar o Poder Público.

As modificações inseridas no art. 19 permitem que o DENATRAN, o órgão máximo executivo de trânsito da União, sendo essencial para a melhor gestão do Sistema Nacional de Trânsito, possa atuar, de fato, como coordenador, providenciando a aplicação de medidas corretivas aos demais órgãos do SNT, mediante aprovação do CONTRAN, a fim de permitir que os planos e programas relacionados à segurança no trânsito sejam corretamente cumpridos. Deve-se destacar que, de acordo com a Constituição Federal, compete à União legislar sobre

trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial os que implicam na preservação de vidas, como é o caso da legislação de trânsito. Ademais, o país vive um momento de evolução tecnológica inigualável, sendo imprescindível que sejam realizados estudos e adotados procedimentos destinados à transformação digital dos processos administrativos para a prestação de serviços ao cidadão de forma mais célere e efetiva.

Aliás, neste mesmo dispositivo, sugere-se a inserção do § 5º com o objetivo de manter sob o domínio do DENATRAN o processo de inovação digital referente aos documentos de trânsito, tais como, Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, visto que este encargo já é exercido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, no intuito de que os procedimentos a respeito destes serviços sejam uniformes em todos os Estados e no Distrito Federal. Por oportuno, ressalta-se que a competência originária em relação à expedição destes documentos é do próprio DENATRAN, conforme o disposto no inciso VII do art. 19.

Quanto à alteração proposta no art. 22, a suspensão do direito de dirigir, o art. 261, alterado pela Lei nº 13.281, de 2016, estabelece que o processo deve ser concomitante ao processo da aplicação de multa, no entanto a disposição atual do inciso II do art. 22 aparentemente contradiz a nova previsão legal que dá celeridade ao processo, reduzindo instâncias administrativas no caso de infrações mais graves, como embriaguez e racha, por exemplo, razão pela qual deve constar claramente que a competência do DETRAN para suspensão do direito de dirigir se refere a todos os casos relacionados à soma de pontos, mas somente aos casos em que a penalidade de multa seja de sua responsabilidade quando se tratar de suspensão decorrente da própria infração. Outra correção necessária é a substituição, nos incisos II e III do art. 22, da expressão órgão federal competente por órgão máximo executivo de trânsito da União, de forma a padronizar as expressões contidas no CTB, evitando confusão na interpretação da norma.

A obrigação de se manter os faróis ligados nas rodovias federais, inserida no art. 40 pela Lei nº 13.290, de 2016, não levou em consideração as peculiaridades do trânsito brasileiro, em especial as altas temperaturas que diminuem sensivelmente a vida útil das lâmpadas dos faróis dos veículos que já estão em circulação, as quais não foram produzidas para permanecerem acesas durante todo o tempo. Ademais, o mesmo art. 40, em seu parágrafo único, estabelece que os ônibus, quando circulam por faixas exclusivas, e as motocicletas e similares têm a obrigação de transitar com o farol ligado de dia e de noite. A finalidade dessa exigência é diferenciá-las dos demais veículos, aumentando a visibilidade por parte dos demais condutores. Com a obrigação do uso de faróis baixos, inclusive nas áreas urbanas, essa finalidade acabou sendo prejudicada, retirando um diferencial importante para a redução de riscos de acidentes. A solução para esse imbróglio está na

exigência que os veículos saiam de fábrica com os faróis de rodagem diurna, com a inclusão do inciso VIII do art. 105. Aproveita-se a oportunidade para corrigir uma impropriedade do art. 40, que, em seu inciso IV, estabelece a exigência apenas das luzes de posição do veículo no caso de chuva, cerração ou neblina, quando deveria exigir o uso dos faróis, já que a restrição da visibilidade é maior nessas situações. A presente alteração tem como consequência a necessidade de alteração do art. 250, que trata da mesma matéria para harmonizar as disposições legais, inclusive com o

aumento da penalidade de multa média para multa grave no caso de não uso dos faróis à noite, em túneis, sob neblina, cerração ou chuva, por se tratarem de situações de maior risco de acidentes, em que a visibilidade é fundamental.

No que tange à proposta de inserir o parágrafo único no art. 64, tem-se a intenção de conferir expressamente ao CONTRAN a competência de normatizar as regras de segurança especiais para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos de idade em veículos, que atualmente constam apenas na Resolução CONTRAN nº 277, de 28 de maio de 2008, o que poderia a vir ser questionada em face do disposto na decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI nº 2.998 que, outrossim, implicou na proposta de alteração do art. 161.

Quanto às autorizações especiais de trânsito, o art. 101 atualmente prevê apenas para veículos transportando cargas indivisíveis e apenas para uma viagem, mas essa não é a realidade brasileira. O aumento pela demanda de transporte no país levou à necessidade de diversificação da capacidade de carga dos veículos, a fim de otimizar custos e a capacidade logística do modal rodoviário. Por essa razão, o CONTRAN vem regulamentando a possibilidade de se permitir o trânsito de composições de maiores proporções, desde que possuam a autorização de que trata o art. 101, o que aparentemente está contrariando o CTB. Assim, pretende-se corrigir o texto atual, dispondo sobre a possibilidade de exigência de AET para todas as composições e cargas e também inserindo a possibilidade de se conceder AET por período. É necessário manter a exigência da AET sob determinadas condições, já que existem situações em que a composição não pode trafegar em qualquer rodovia, razão pela qual necessita ser avaliada a situação do trecho no qual vai transitar, em especial as obras de arte quanto à altura, largura e capacidade de suportar o peso da composição. O que se está sendo alterado aqui é apenas: a) retirada da restrição à composições com carga indivisível (nem todas são); b) possibilidade de se conceder AET por período (atualmente é por viagem). Além disso, o novo texto prevê a competência específica do CONTRAN para estabelecer as condições em que a AET será exigida. Seria difícil prever todas as condições no texto legal, razão pela qual se mantém a competência do CONTRAN regular a matéria.

Insere-se no art. 105 a exigência de que os veículos sejam fabricados com as luzes de rodagem diurna, o que permitirá o aumento da visibilidade sem que seja comprometido o sistema de luzes do veículo e sem a necessidade de obrigar a todos os veículos transitarem com os faróis principais ligados. As luzes de rodagem diurna, ou daytime running light – DRL, têm seus requisitos técnicos previstos na Resolução CONTRAN nº 227/2007. Esses DRL são acionados automaticamente quando o veículo é ligado, assim os condutores não têm como esquecer de ligá-los. Além disso, são preparadas para manterem-se ligadas o tempo todo. Muitos veículos já estão sendo fabricados com essas luzes integradas. A presente inserção justifica a modificação do art. 40 do CTB ora inserida neste Projeto de Lei. Também faz-se necessário dar um prazo razoável para que a indústria automotiva possa se ajustar às novas exigências, mas essa disposição não está sendo

inserida no texto do CTB, mas em uma disposição transitória do presente projeto de lei.

Também propõe-se a inserção do parágrafo único ao art. 128 com a finalidade de impedir a emissão de novo Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV quando o proprietário do veículo não atender ao chamamento de campanhas de recall de veículos. Tal

medida se justifica pelo fato de que estes veículos podem colocar em risco a segurança de seus ocupantes, assim como a dos demais usuários da via. Dentre os problemas já constatados que necessitaram de recall, está o sistema de freios, que é um item de segurança essencial, não sendo adequado que tal veículo continue circulando em via pública sem que seja providenciado esse reparo. Além disso, atualmente não existe nenhuma restrição ao proprietário que deixa de atender ao recall, mas tão somente ao fornecedor.

Em seguida, propõe-se a inserção do art. 135-A, a fim de se permitir que o CONTRAN estabeleça novos conceitos de veículos que não estejam obrigados ao registro e licenciamento. A evolução tecnológica, aliada à crise econômica, criou um mercado promissor de venda de bicicletas motorizadas e equiparados no Brasil, particularmente devido aos preços atrativos e a inexigibilidade de registro e habilitação. No entanto, sabe-se que os acidentes envolvendo ciclos motorizados no país é um grande problema social que precisa ser enfrentado. A dificuldade se dá em razão de que o CTB trata como sendo ciclomotor, qualquer veículo motorizado de duas ou três rodas que não exceda 50 km/h, exigindo registro, licenciamento, emplacamento e um processo de formação de condutor, que eleva os custos para esses condutores, que acabam por não buscarem a habilitação. Atualmente, de acordo com o já citado, inúmeras bicicletas motorizadas e ciclomotores leves estão sendo recolhidos pelos órgãos de fiscalização de trânsito. Para resolver essa questão, a proposta é criar uma definição que venha abranger esses tipos de veículos e equipamentos, cabendo ao CONTRAN a responsabilidade pela definição, possibilitando a realização de estudos técnicos com o objetivo de preservar a segurança, excluindo bicicletas motorizadas, ciclomotores leves e equiparados da exigência do registro, licenciamento e emplacamento, diferenciando-os dos demais ciclomotores, que são sujeitos a essas exigências para circulação nas vias.

Concernente ao art. 147, a modificação no caput deste dispositivo, assim como a inserção do § 7º, visa retirar a competência dos órgãos executivos de trânsito de realizarem os exames de aptidão física e mental, posto que trata-se de exames os quais podem ser efetuados por qualquer clínica médica e psicológica, não havendo a necessidade de serem centralizados nos DETRANs. Todavia, será mantida a competência exclusiva dos DETRANs para executarem os exames escritos, de noções de primeiros socorros e os de direção veicular.

Também se insere no art. 147 a possibilidade de se aumentar a validade do exame médico e, consequentemente, a validade da CNH. Ao longo dos anos, a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação. De acordo com dados do IBGE a expectativa média de vida em 1997 era de 69,3 anos, subindo para 72,3 em 2006. O último levantamento realizado em 2017 demonstrou que a expectativa de vida para os homens já estava em 72,5 anos e para as mulheres, em 79,4. Tal evolução é fruto da melhoria da saúde e condições de vida do brasileiro. Em decorrência dessa constatação, faz-se necessário o ajuste da legislação, a fim de não se impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir. Vale

salientar que o mesmo art. 147, em seu § 4º, possibilitará ao médico examinador propor a diminuição do prazo de validade do exame “quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo”. Como pode-se observar, a proposta contempla a mudança do perito examinador para o médico examinador, visto que esta análise pode ser exercida por qualquer médico especialista na área, não necessitando que seja um perito.

O aumento da validade do exame médico no art. 147, de 5 e 3, para 10 e 5, respectivamente, exige que sejam feitas as devidas alterações nos §§ 1º e 2º, visto que o prazo para a renovação do exame toxicológico exigido para os condutores das categorias C, D e E se relaciona diretamente às validades de cinco e três anos da CNH. A exigência de novo exame toxicológico atualmente é de 2,5 anos para os condutores com CNH de 5 anos e de 1,5 para condutores com CNH de 3 anos. Inclusive, com a retirada da exigência de renovar a CNH a cada 3 anos, deve-se manter a renovação somente a cada 2,5 anos, conforme a alteração sugerida no § 2º do art. 148-A.

Além disso, recomenda-se a modificação no texto do § 5º para incluir a suspensão do direito de dirigir pelo período de 03 (três) meses como consequência para aqueles condutores que não realizarem a renovação do exame toxicológico, tendo em vista que, atualmente, o CTB não estabelece qualquer sanção àqueles condutores das categorias C, D e E que não se submetem à renovação do exame em questão.

Quanto à proposta de revogação do art. 151, tal medida é necessária, tendo em vista que a exigência de que o candidato reprovado tenha que aguardar 15 dias depois do resultado para que possa refazer a prova é desarrazoada. Nem sempre a reprovação se dá por desconhecimento ou despreparo, pode ter sido por algum problema momentâneo, como stress, não se justificando ter essa espera entre provas. Dirigir é mais do que um desejo, é uma necessidade. Muitos buscam a habilitação para poderem exercer uma profissão. Ademais, O CONTRAN pode estabelecer critérios para essa finalidade sem impor uma restrição nesse nível.

No que concerne à sugestão de modificação do caput e do parágrafo único do art. 161, estas têm por finalidade adequar o CTB ao entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 2998, o qual, em suma, declarou inconstitucional a expressão “ou das resoluções do CONTRAN”, no sentido de que não existe a possibilidade de que sejam criadas infrações por meio de resolução do CONTRAN. Nesse contexto, propõe-se também alteração no inciso VIII do artigo 12, inserção do parágrafo único no art. 64, e inserção dos incisos X e XI do art. 244, de forma a delimitar as competências do CONTRAN no seu procedimento de regulamentação do CTB.

Assim, a proposta de alteração dos supramencionados dispositivos legais pretende ajustar o texto do CTB para que fique explícita a competência do CONTRAN de realizar os devidos enquadramentos das condutas irregulares, que, por sua vez, tem a intenção de uniformizar a aplicação da norma, evitando a dissonância na interpretação do CTB pelos órgãos integrantes do SNT.

Referente à proposta de modificação do art. 209, esta se impõe em razão de que as condutas ali previstas são ações de risco à segurança com uma punição atualmente desproporcional ao perigo apresentado. Como exemplo, deixar de entrar em uma área de pesagem, dependendo do peso excedente, representa um aparente benefício ao infrator, já que a multa é bem inferior ao excesso de peso. Assim, além do aumento da multa, propõe-se o agravamento da multa em 5 vezes e a suspensão do direito de dirigir ao condutor que reincidir com esta conduta no prazo de 12 meses, no intuito de evitar que ele seja instrumento de transportadores e embarcadores que insistem em excederem o limite de peso da carga. Além do mais, os riscos inerentes às demais condutas previstas neste dispositivo legal.

Com relação à proposta de inclusão dos incisos X e XI ao art. 244, esta medida tem o propósito de tipificar especificamente como infração de trânsito a condução de motocicleta, motoneta e ciclomotor, ou transportar passageiro, com o capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN, já que a redação atual do aludido dispositivo tem gerado controvérsias quanto à irregularidade cometida no uso do capacete, assunto disciplinado somente em regulamentação do CONTRAN.

A alteração do art. 261 decorre da necessidade de se observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. Alcançar 20 pontos está cada dia mais comum na conjuntura brasileira. No caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais, o problema é ainda mais grave, já que a carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua profissão. Ademais, o CTB ainda prevê a possibilidade de suspensão do direito de dirigir por infração, sem a necessidade da soma de pontos, naquelas condutas em que o risco de acidente de trânsito é maior, sendo esta a que necessita de maior atenção do legislador e do gestor de trânsito. Para harmonizar com o aumento de pontos, propõe-se o aumento da pontuação para o curso preventivo de reciclagem de 14 para 30 pontos. Também aproveita-se para tornar mais clara a redação do § 11 para que não haja dúvida a competência do órgão que aplica a penalidade de multa aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir concomitantemente, dando maior eficiência ao processo punitivo das condutas que geram maior risco no trânsito, dessa forma, nos casos mais graves (ex.: embriaguez, racha) o processo será mais célere, tramitando no processo de multa, já nos casos de pontuação, o DETRAN continuará recebendo as pontuações para autuação do respectivo processo.

Estamos propondo a revogação do inciso III do art. 263 tendo em vista que este dispositivo tem gerado distorções na interpretação das sanções previstas no CTB. Dentre as sanções aplicáveis por decisão judicial, a cassação não está inserida, logo, a transformação de uma suspensão da CNH por decisão judicial, que pode ir de dois meses a cinco anos, não pode ser transformada em cassação da CNH por decisão administrativa. Seria desnecessária e desproporcional, além de contrariar a decisão judicial. Até hoje existe dificuldade na regulamentação dessa matéria exatamente pela contradição existente com o capítulo dos Crimes de trânsito.

Dentre as medidas previstas no CTB que não encontram guarida no ordenamento jurídico pátrio e que genéricos demais, estão os incisos I e VI do art. 268. O primeiro trata da

contumácia, mas essa já é prevista no art. 261, quando trata da pontuação, atualmente 20 pontos, mas com a alteração, 40 pontos. O segundo trata de outras situações previstas pelo CONTRAN, mas não se encontra uma lógica para essa previsão, pois a legislação não pode deixar tudo na subjetividade. Razão pela qual estamos propondo a revogação, até porque tudo que está previsto nesses dois incisos é contemplado nos demais do mesmo artigo.

Propõe-se a alteração dos arts. 282-A e 284 para dar maior eficácia à notificação eletrônica. A supressão do termo “se disponível” tem por objetivo evitar a interpretação livre pelos Estados da adoção ou não da notificação eletrônica, deixando livre a escolha do usuário.

A modificação desses artigos poderá permitir a declaração/identificação do condutor, a fim destinar a pontuação da infração somente, mas não a responsabilidade de pagamento da multa, pois esta está vinculada ao contexto do veículo (assim como o licenciamento, IPVA e outro) e não da pessoa. Além disso, é fundamental que ambos, condutor e proprietário, mantenham seus dados atualizados. A notificação eletrônica visa reduzir custos e aumentar a eficácia da notificação, permitindo ao cidadão saber em tempo hábil quais as infrações que lhe estão imputadas, assim poderá escolher pagar com desconto de 40%, caso opte por não recorrer da multa, ou mesmo indicar, de forma ágil e sem burocracia o condutor infrator. O Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), administrado pelo DENATRAN, está em fase de evolução e ampliação para beneficiar a sociedade, tanto proprietários quanto condutores, razão pela qual é necessário que a legislação possibilite esse incremento tecnológico.

No que concerne à modificação da competência da análise recursal, conforme art. 289 do CTB, esta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco à sociedade, tais como dirigir sob a influência de álcool e realizar rachas, por exemplo. Assim, a resposta a essas infrações deve ser célere, a fim de que ocorra a efetiva educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade. Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea “b”, do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e

Penalidade – multa

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização.

.....” (NR)

“Art. 250

I –

a)

b) de dia, nos túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

Infração - grave;

Penalidade – multa;

.....” (NR)

“Art. 261.:

I - sempre que o infrator atingir a contagem de 40 (quarenta) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os pontos computados para fins de contagem subsequente.

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 1 (um) ano, atingir 30 (trinta) pontos.

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II do caput deste artigo tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa, sendo ambos de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN.

.....” (NR)

“Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico, devendo o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação oferecer essa opção, na forma definida pelo CONTRAN.

§ 1º O proprietário e o condutor deverão manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

.....” (NR)

“Art. 284.....

§ 1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, conforme regulamentação do Contran, e decida por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

.....” (NR)

“Art. 289.....

I - na hipótese de penalidade imposta pelo órgão ou pela entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....” (NR)

Art. 3º O conceito de ciclomotor previsto no Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), ou de um motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.”

Art. 4º O equipamento inserido no art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, por meio do art.

2º desta Lei, será incorporado progressivamente aos novos veículos automotores fabricados no país ou importados, na forma e prazos estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Art. 6º Ficam revogados o inciso XII do art. 12, o inciso IV do art. 40, o inciso II do art. 250, o § 3º do art. 148-A, o art. 151, o § 2º do art. 158, o inciso III do art. 263 e os incisos I e VI do art. 268, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

Por fim, propõe-se a alteração do conceito de ciclomotor previsto no Anexo I do CTB, que não contempla os veículos movidos por motor elétrico. Na lacuna da lei, o CONTRAN editou a Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, equiparando os ciclomotores elétricos aos ciclomotores à combustão. No entanto, com a já citada decisão do STF quanto ao art. 161 do CTB, essa equiparação poderia ser questionada, colocando na ilegalidade veículos já em circulação no país. Neste contexto, estamos buscando tratar das bicicletas motorizadas e

equipamentos equiparados para fins de isenção de registro e licenciamento com a inclusão do art. 135-A já mencionado anteriormente. E, na equiparação dos ciclomotores elétricos, aproveitou-se a definição dada pela referida resolução do CONTRAN que é de 4 kw (quatro quilowatts), adotada desde o ano de 2009.

São essas, Excelentíssimo Senhor Presidente da República, as razões que justificam a adoção do Projeto de Lei que ora submeto à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

O atual Código de Trânsito Brasileiro necessita de algumas atualizações e ajustes para que melhor se amolde à realidade brasileira, ao aumento da demanda por transporte e às evoluções tecnológicas observadas nos últimos anos. O texto atual demanda modificações para solucionar problemas interpretativos, adequá-lo à jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, proporcionar uma melhor gestão do Sistema Nacional de Trânsito, evitar custos desnecessários aos proprietários e condutores de veículos e proporcionar maior segurança à população. Constatou-se ainda que há normas que impõe exigências desarrazoadas para a obtenção ou renovação de habilitação.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

Dar mais clareza às competências e atribuições dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito; tipificar diretamente na lei algumas condutas passíveis de sanção; evitar a circulação de veículos que não tenham atendido recall; exigir em prazo razoável a modernização da frota de veículos para que passem a contar com luzes de rodagem diurna; estabelecer regras punitivas mais proporcionais em relação à gravidade da conduta; estabelecer procedimentos mais céleres para aplicação de sanções mais graves; atribuir maior eficácia à notificação eletrônica a proprietários ou condutores de veículos autuados; estabelecer normas que impliquem menores custos à sociedade, permitindo que exames para obtenção da carteira nacional de habilitação possam ser realizados por qualquer médico especialista, prevendo novos conceitos de veículos não obrigados a registro e licenciamento, revogando normas que criam restrições desarrazoadas aos proprietários de veículos, condutores ou pessoas interessadas em obter habilitação; e alterar do conceito de ciclomotor, entre outras providências.

3. Alternativas existentes às medidas propostas:

Não se aplica.

4. Custos:

Não se aplica.

5. Razões que justificam a urgência (a ser preenchido somente se o ato proposto for medida provisória ou projeto de lei que deva tramitar em regime de urgência):

Não se aplica.

6. Impacto sobre o meio ambiente (sempre que o ato ou medida proposta possa vir a tê-lo):

Não se aplica.

7. Alterações Propostas: (a ser preenchido somente no caso de alteração de Medidas Provisórias)**Texto Atual**

Não se aplica

Texto Proposto

Não se aplica

8. Síntese do parecer do órgão jurídico:

Conclui pela constitucionalidade, legalidade e regularidade formal da minuta de Projeto de Lei, exposição de motivos, razão pela qual está apta para ser submetida ao crivo do titular desta

Pasta Ministerial, observando-se as correções legísticas apontadas no parecer jurídico.

Assinado eletronicamente por:

PROJETO DE LEI Nº /2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 12.....

.....

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas neste Código, a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e penalidades por infrações, a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;”

“Art. 13.

.....

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios que compõem o CONTRAN, na forma

de seu regimento.”

“Art. 19.....

.....

II - proceder à coordenação, à orientação, à supervisão técnico-normativa dos órgãos delegados e dos demais órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional de Trânsito, assegurando a observância e a correta aplicação da legislação, das normas e dos programas de trânsito estabelecidos;”

.....

XXXI – submeter à aprovação do CONTRAN a aplicação de medidas administrativas aos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito pelo descumprimento da legislação e das normas de trânsito, na forma regulamentada pelo CONTRAN;

.....

§ 5º No processo de inovação digital, a competência prevista no inciso VII será exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

.....” (NR)

Art. 22.

.....

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem

e suspensão de condutores, por pontos ou por infração de sua competência, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....” (NR)

“Art. 40

I – o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e, durante o dia, nos túneis e sob chuva, neblina ou cerração.

.....” (NR)

“Art. 64

Parágrafo único. O CONTRAN disciplinará o uso e especificações técnicas de dispositivos de retenção para o transporte de crianças com idade inferior a dez anos.” (NR)

“Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e a regulamentação do Contran.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, ou o período autorizado.

.....

§ 4º O Contran definirá as condições em que a autorização de que trata este artigo será exigida.” (NR)

“Art. 105.

.....

VIII – luzes de rodagem diurna.

.....” (NR)

“Art. 128.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no caput no caso de não atendimento às campanhas de chamamento de consumidores (recall) para substituição ou reparo de veículos.” (NR)

“Art. 135-A. O CONTRAN estabelecerá as definições de bicicletas motorizadas e equiparados, que não estarão sujeitos ao registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias”.

“Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se, sucessivamente, aos seguintes exames:

.....

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada dez anos, ou a cada cinco anos para maiores de sessenta e cinco anos.

.....

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do médico examinador.

.....

§ 6º O CONTRAN definirá os procedimentos para renovação da habilitação, estabelecendo critérios para a transição da validade do exame entre as faixas de idade de que tratam as alíneas do § 2º.

§ 7º Os exames de que tratam os incisos III a V serão realizados pelo órgão executivo de trânsito” (NR)

“Art. 148-A.

.....

§ 2º Os condutores das categorias C, D, e E deverão fazer o exame previsto no § 1º a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

.....

§ 5º A reprovação ou a não realização do exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao

resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda

que acessórias.

.....” (NR)

“Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou de legislação complementar, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Parágrafo único. O CONTRAN deverá indicar, nas respectivas Resoluções, o dispositivo infracional previsto neste Código relacionado às condutas por ele regulamentadas.” (NR)

“Art. 209.

Infração – gravíssima;

Penalidade - multa.

Parágrafo único. Aplica-se a multa agravada em 5 (cinco) vezes e suspensão do direito de dirigir em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses.” (NR)

“Art. 244.....

.....

X - utilizando capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN;

XI - transportando passageiro utilizando o capacete de segurança, na forma estabelecida

no inciso X:

Infração - grave

Penalidade – multa

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização.

.....” (NR)

“Art. 250

I –

a)

b) de dia, nos túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

Infração - grave;

Penalidade – multa;

.....” (NR)

“Art. 261.:

I - sempre que o infrator atingir a contagem de 40 (quarenta) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;

.....

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os pontos computados para fins de contagem subsequente.

.....

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 1 (um) ano, atingir 30 (trinta) pontos.

.....

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II do caput deste artigo tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa, sendo ambos de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN.

.....” (NR)

“Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico, devendo o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação oferecer essa opção, na forma definida pelo CONTRAN.

§ 1º O proprietário e o condutor deverão manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

.....” (NR)

“Art. 284.....

§ 1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, conforme regulamentação do Contran, e decida por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

.....” (NR)

“Art. 289.....

I - na hipótese de penalidade imposta pelo órgão ou pela entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....” (NR)

Art. 3º O conceito de ciclomotor previsto no Anexo I da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), ou de um motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.”

Art. 4º O equipamento inserido no art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, por meio do art. 2º desta Lei, será incorporado progressivamente aos novos veículos automotores fabricados no país ou importados, na forma e prazos estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 5º Ficam revogados o inciso XII do art. 12, o inciso IV do art. 40, o inciso II do art. 250, o § 3º do art. 148-A, o art. 151, o § 2º do art. 158, o inciso III do art. 263 e os incisos I e VI do

art. 268, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Brasília, de de 2019; 198º da Independência e 131º da República.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

PARECER n. 00439/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 50000.016611/2019-66

INTERESSADOS: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT

ASSUNTOS: NORMATIZAÇÕES

EMENTA: Administrativo. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. Alteração. Mérito Administrativo. Justificação. Técnica Legislativa. Modificações Redacionais. Constitucionalidade. Legalidade. Viabilidade Jurídica.

Senhor Coordenador-Geral,

I - RELATÓRIO

1. Por meio do Despacho nº 2826/2019/SE, de 22 de maio de 2019, a Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura submete a esta Consultoria Jurídica a questão exposta pelo Ofício nº 1244/2019/GAB-SNTT/SNTT (SEI nº 1604663), datado de 22 de maio de 2019, versando sobre adendo à proposta de alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB), nos termos da minuta colacionada aos autos (SEI nº 1495693). Os autos vieram instruídos com a Nota Técnica nº 201/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT (SEI nº 1599197), de 20 de maio de 2019.

2. Por ocasião da primeira passagem da proposta de alteração legislativa em comento, foi proferido o Parecer nº 00244/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU (SEI nº 1530877), devidamente aprovado pela Consultoria Jurídica (Despacho nº 00803/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU), no qual se concluiu que a minuta de Projeto de Lei e exposição de motivos estariam aptos ser submetidos ao crivo do titular desta Pasta Ministerial.

3. Ocorre que, a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres apresenta neste momento proposta englobando dispositivos que ainda não haviam sido submetidos ao exame desta Consultoria Jurídica. Diante da necessidade de se imprimir organicidade ao presente opinativo, principalmente ao se considerar que o proponente junta aos autos minuta consolidada e abrangendo todas as alterações, opta-se por repisar os argumentos já lançados no Parecer nº 00244/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, ao tempo em que se incorpora as considerações de cunho jurídico sobre os dispositivos somente examinados nesta oportunidade. Registre-se que a justificativa ao Projeto de Lei seguiu os mesmos moldes procedimentais.

4. Vejamos, então, os dispositivos e alterações propostas pela novel minuta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

12.....

...

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas neste Código, a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e penalidades por infrações, a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;”

Art. 13.

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios que compõem o CONTRAN, na forma de seu regimento.

“Art.

19.....

II - proceder à orientação e à supervisão técnico-normativa dos órgãos delegados e dos demais órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional de Trânsito, assegurando a observância e a correta aplicação da legislação, das normas e dos programas de trânsito estabelecidos;”

.....
XXXI – submeter à aprovação do CONTRAN a aplicação de medidas administrativas aos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito pelo descumprimento da legislação e das normas de trânsito, na forma regulamentada pelo CONTRAN;

.....
§ 5º No processo de inovação digital, a competência prevista no inciso VII será exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

.....(NR)

Art.22.

.....
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, por pontos ou por infração de sua competência, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....” (NR)

“Art. 40

I – o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e, durante o dia, nos túneis e sob chuva, neblina ou cerração.

.....” (NR)

“Art. 64

Parágrafo único. O CONTRAN disciplinará o uso e especificações técnicas de dispositivos de retenção para o transporte de crianças com idade inferior a dez anos.” (NR)

“Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e a regulamentação do Contran.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, ou o período autorizado.

§ 4º O Contran definirá as condições em que a autorização de que trata este artigo poderá não ser exigida.” (NR)

“Art. 105.....

VIII – luzes de rodagem diurna.

” (NR)

“Art. 128.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no caput no caso de não atendimento às campanhas de chamamento de consumidores (recall) para substituição ou reparo de veículos.” (NR)

“Art. 135-A. O CONTRAN estabelecerá as definições de bicicletas motorizadas e equiparados, que não estarão sujeitos ao registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias”.

“Art.

147.

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada dez anos, ou a cada cinco anos para maiores de cinquenta anos.

§ 4º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no § 2º poderá ser diminuído por proposta do médico examinador.

§ 6º O CONTRAN definirá os procedimentos para renovação da habilitação, estabelecendo critérios para a transição entre as faixas de idade de que tratam as alíneas do § 2º.”

§ 7º Os exames de que tratam os incisos III a V serão realizados pelo órgão executivo de trânsito” (NR)

“Art. 148-A.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E deverão fazer o exame previsto no § 1º a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 5º A reprovação ou a não realização do exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

” (NR)

“Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou de legislação complementar, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Parágrafo único. O CONTRAN deverá indicar, nas respectivas Resoluções, o dispositivo infracional previsto neste Código relacionado às condutas por ele regulamentadas.” (NR)

“Art. 209.

Infração – gravíssima;

Penalidade - multa.

Parágrafo único. Aplica-se a multa agravada em 5 (cinco) vezes e suspensão do direito de dirigir em caso de reincidência no período de 12 (doze) meses.” (NR)

“Art. 244.....

X - utilizando capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN;

XI - transportando passageiro utilizando o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso X:

Infração - grave

II - DA FUNDAMENTAÇÃO

6. A alteração do art. 12, VIII tem como fundamento dirimir qualquer dúvida acerca da competência do Contran, coordenador do Sistema Nacional de Trânsito e órgão máximo normativo e consultivo, para viabilizar a aplicação das penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro. A alteração não implica nenhuma alteração na realidade fático-jurídica e mantém a coerência sistêmica no que tange à divisão de competências trazida no CTB.

7. Por sua vez, a alteração proposta no § 3º do art. 13 estabelece que "A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios que compõem o CONTRAN, na forma de seu regimento". Hoje esse dispositivo estabelece que os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos respectivos membros. A novel dinâmica para indicação da coordenação das Câmaras Temáticas é juridicamente viável e encontra respaldo na interpretação sistemática da Lei. O dispositivo mencionado deve ser interpretado conjuntamente com os artigos 5º, 6º, art. 12, IV e art. 13, caput, os quais demonstram inequivocamente que as políticas públicas de trânsito são incumbência dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e que o CONTRAN detém ascendência hierárquica sobre as Câmaras Temáticas. Observemos os dispositivos:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - (VETADO)

IV - criar Câmaras Temáticas;

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito

8. A integração paritária de representantes da sociedade civil é salutar e contribui para uma melhor identificação de problemas e a apresentação de soluções. Todavia, atribuir a coordenação das Câmaras temáticas à representante de órgãos públicos se afigura mais consentâneo com a necessidade de aderência aos planos e diretrizes de trabalho, resultando em ganhos de eficiência.

9. As alterações e inclusões promovidas no art. 19 do CTB reforçam o papel de condução superior de que se reveste o CONTRAN, que ao ter a possibilidade de infligir medidas administrativas aos "demais órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional de Trânsito" consolida o necessário enforcement para o cumprimento da legislação também em relação aos órgãos públicos que eventualmente não estejam cumprindo o regramento cabível. No que se relaciona especialmente ao acréscimo do § 5º ao art. 19, observa-se a opção da Administração Pública de manter centralizado na seara federal o processamento e expedição de documentos no contexto da inovação digital, firmando padrão dual nesse tipo de serviço público. Destarte, a expedição convencional, via cédula, ainda observará os termos do art. 19, VII, já os documentos oriundos de processo digital serão administrados diretamente pelo DENATRAN. Vejamos a justificativa apresentada pelo corpo técnico:

Em seguida, sugere-se a inserção do § 5º ao art. 19 com o objetivo de manter sob o domínio do DENATRAN o processo de inovação digital referente aos documentos de trânsito, tais como, Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, visto que este encargo já é exercido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, no intuito de que os procedimentos a respeito destes serviços sejam uniformes em todos os Estados e no Distrito Federal. Aliás, ressalta-se que a competência originária em relação à expedição destes documentos é do próprio DENATRAN, conforme o disposto no inciso VII do art. 19.

10. Já as novas redações do art. 22, II e III esclarecem que delegação ali mencionada será feita pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, padronizando o uso do termo no CTB e evitando, desse modo, qualquer confusão interpretativa na aplicação da norma. Além disso, também é aclarado o âmbito de competência para realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, uma vez que a redação atual pode ocasionar confusão nos procedimentos administrativos.

11. Nesse tocante, as alterações do art. 22, II e III devem ser analisadas simultaneamente com a disciplina do art. 261, § 10, rezando que o processo de suspensão do direito de dirigir, nas hipóteses previstas, tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa, sendo ambos de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN. As justificativas que acompanham a minuta de Projeto de Lei esclarecem o pano de fundo das alterações pretendidas nos artigos 22 e 261, § 10, in verbis:

Quanto à alteração proposta no art. 22, a suspensão do direito de dirigir, o art. 261, alterado pela Lei nº 13.281, de 2016, estabelece que o processo deve ser concomitante ao processo da aplicação de multa, no entanto a disposição atual do inciso II do art. 22 aparentemente contradiz a nova previsão legal que dá celeridade ao processo, reduzindo instâncias administrativas no caso de infrações mais graves, como embriaguez e racha, por exemplo, razão pela qual deve constar claramente que a competência do DETRAN para suspensão do direito de dirigir se refere a todos os casos relacionados à soma de pontos, mas somente aos casos em que a penalidade de multa seja de sua responsabilidade quando se tratar de suspensão decorrente da própria infração. Outra correção necessária é a substituição, nos incisos II e III do art. 22, da expressão órgão federal competente por órgão máximo executivo de trânsito da União, de forma a padronizar as expressões contidas no CTB, evitando confusão na interpretação da norma.

12. A alteração do art. 40, I, decorre da necessidade de compatibilizar o uso da luz baixa durante à noite e em algumas hipóteses mais perigosas durante o dia. Neste aspecto a título de melhor adequação semântica, sugere-se a retirada da vírgula após a palavra "baixa". O dispositivo ora em comento deve ser interpretado simultaneamente com a desobrigação de trafegar com luz baixa

durante o dia para as circunstâncias ordinárias, situações nas quais passa-se a exigir a utilização de luzes de rodagem diurna ou daytime running light – DRL, que torna-se equipamento obrigatório em consonância com a inclusão do inciso VIII no art. 105. Essa nova dinâmica é consolidada por meio da alteração do art.250, I, b, respeitante à infração administrativa de ausência de luz baixa nas hipóteses legais e que torna-a de natureza grave. Seguem trechos da justificativa quanto ao tema:

A obrigação de se manter os faróis ligados nas rodovias federais, inserida no art. 40 pela Lei nº13.290, de 2016, não levou em consideração as peculiaridades do trânsito brasileiro, em especial as altas temperaturas que diminuem sensivelmente a vida útil das lâmpadas dos faróis dos veículos que já estão em circulação, as quais não foram produzidas para permanecerem acesas durante todo o tempo. Ademais, o mesmo art. 40, em seu parágrafo único, estabelece que os ônibus, quando circulam por faixas exclusivas, e as motocicletas e similares têm a obrigação de transitar com o farol ligado de dia e de noite. A finalidade dessa exigência é diferenciá-las dos demais veículos, aumentando a visibilidade por parte dos demais condutores. Com a obrigação do uso de faróis baixos, inclusive nas áreas urbanas, essa finalidade acabou sendo prejudicada, retirando um diferencial importante para a redução de riscos de acidentes. A solução para esse imbróglio está na exigência que os veículos saiam de fábrica com os faróis de rodagem diurna, com a inclusão do inciso VIII do art. 105. Aproveita-se a oportunidade para corrigir uma impropriedade do art. 40, que, em seu inciso IV, estabelece a exigência apenas das luzes de posição do veículo no caso de chuva, cerração ou neblina, quando deveria exigir o uso dos faróis, já que a restrição da visibilidade é maior nessas situações.

13. Cumpre dizer que a utilização de luzes de rodagem diurna é assunto que já tramitou nesta Consultoria Jurídica anteriormente, sendo digno de realce a Nota Técnica nº 2002/2016/COAPA/CGVAL/DEPLAN/SPNT, de 22 de julho de 2016, trazida à lume pela Nota nº 01633/2016/CONJUR-MT/CGU/AGU e que assim dispõe:

14. A SPNT, também em sua manifestação, traz informações de grande relevância para a caracterização dos Faróis de Rodagem Diurna. Destaca-se, in verbis: <https://sapiens.agu.gov.br/documento/10674840> 3 de 7 13/09/2016 10:25 Em 2011 a comunidade europeia fez um acordo para a adoção da DRL em todos os seus países membros, visando aumentar a segurança no trânsito.

[...]

A DRL é mais visível do que o farol baixo. Isso é uma questão de função. Como é feita exatamente para melhorar a visibilidade durante o dia, obviamente a DRL é mais visível pelos outros motoristas, pedestres, motociclistas e ciclistas que os faróis convencionais, feitos para serem usados de noite. Enquanto a DRL fica apontada para o alto, justamente para ser vista de dia pelos outros, o farol fica mais para baixo, para não ofuscar os demais motoristas.

Outro motivo que torna a DRL mais segura que os faróis de dia é que a visibilidade da seta dianteira nos carros com essas luzes diurnas é bem melhor, pois a DRL se apaga quando a luz de seta se acende (somente a de seu lado). Se isso não acontecesse, a seta ficaria bem menos visível de dia para o motorista à frente (ou um pedestre). É exatamente essa uma das contraindicações do uso da luz baixa durante o dia, principalmente nos trechos urbanos.

[...]

14. Ainda nesse contexto, destaca-se como medida adequada o art. 4º da minuta de Projeto de Lei, que idealiza período de transição até a integral implementação das luzes de rodagem diurna em todos os veículos, de forma preservar a boa-fé objetiva e o princípio da não surpresa, tão caros ao direito administrativo moderno.

15. No que tange ao acréscimo do parágrafo único ao art. 64, tem-se como proposta legítima que eleva ao nível legal o tratamento da segurança no transporte de crianças menores de 10 (dez) anos de idade, que hoje encontra substrato direta e imediatamente na Resolução Contran nº 277, de 28 de maio de 2008. O regramento atual tem potencialidade para gerar insegurança jurídica e solução de continuidade em tema sensível, diante do julgado proferido pelo STF na ADI nº 2.998, motivo pelo

qual afigura-se salutar o tratamento da questão no próprio Código de Trânsito Brasileiro.

16. Por sua vez, a proposta de inclusão de parágrafo único ao art. 128 também se mostra congruente com os demais dispositivos do CTB e com o ordenamento jurídico, na medida em que institui mais um mecanismo de fiscalização e promoção da segurança no trânsito, que é o objetivo maior de todos os órgãos envolvidos no Sistema Nacional de Trânsito, tal como estampado no art. 6º do CTB. É obrigação de qualquer condutor zelar pelo pleno funcionamento dos equipamentos obrigatórios do veículos, mormente aqueles relacionados com a segurança. Nesse sentido, a obrigatoriedade que se pretende exigir eleva exponencialmente a capacidade fiscalizatória dos órgãos competentes e guarda compatibilidade com o direito positivo.

17. Em relação ao art. 101, trata-se de típica atualização da norma quando esta não mais acompanha os anseios da realidade fática. A rotina dos órgãos de fiscalização identificou a necessidade ampliar o espectro da norma para além das cargas indivisíveis e a implantação de autorizações especiais por período, considerada a grande e crescente quantidade de usuários que se submete à situação do dispositivo e que hoje deve solicitar uma autorização distinta para cada trecho de viagem. Observemos o teor da justificativa neste ponto:

Quanto às autorizações especiais de trânsito, o art. 101 atualmente prevê apenas para veículos transportando cargas indivisíveis e apenas para uma viagem, mas essa não é a realidade brasileira. O aumento pela demanda de transporte no país levou à necessidade de diversificação da capacidade de carga dos veículos, a fim de otimizar custos e a capacidade logística do modal rodoviário. Por essa razão o CONTRAN vem regulamentando a possibilidade de se permitir o trânsito de composições de maiores proporções, desde que possuam a autorização de que trata o art. 101, o que aparentemente está contrariando o CTB. Assim pretende-se corrigir o texto atual, dispondo sobre a possibilidade de exigência de AET para todas as composições e cargas e também inserindo a possibilidade de se conceder AET por período. É necessário manter a exigência da AET sob determinadas condições, já que existem situações em que a composição não pode trafegar em qualquer rodovia, razão pela qual necessita ser avaliada a situação do trecho no qual vai transitar, em especial as obras de arte quanto à altura, largura e capacidade de suportar o peso da composição. O que se está sendo alterado aqui é apenas: a) retirada da restrição à composições com carga indivisível (nem todas são); b) possibilidade de se conceder AET por período (atualmente é por viagem). Além disso, o novo texto prevê a competência específica do CONTRAN para estabelecer as condições em que a AET será exigida. Seria difícil prever todas as condições no texto legal, razão pela qual se mantém a competência do CONTRAN regular a matéria.

18. A inclusão do art. 135-A não exige maiores esclarecimentos, cuida-se de atribuição de competência ao CONTRAN para disciplinar as hipóteses em que o licenciamento e emplaceamento de veículos de menor porte que circulam no trânsito se faz necessário, considerando a grande quantidade destes veículos e a necessidade de observância à padrões de segurança e fiscalização.

19. Quanto à alteração do art. 147, tem-se que ela decorre do natural envelhecimento da população brasileira e de estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, que indicam o aumento da expectativa de vida. Propõe-se o aumento do prazo para renovação do exame de aptidão física e mental para dez anos, reduzindo-o para cinco anos para maiores de cinquenta anos, ao tempo em que se prevê novos critérios para a renovação da habilitação, definidos pelo CONTRAN. Em nosso sentir, do ponto de vista jurídico, a questão não apresenta óbice no ordenamento jurídico e está calcado em critérios técnicos, sem desbordar da imprescindível proporcionalidade. Alterado o art. 147, mister também levar à efeito a respectiva atualização do art. 148-A, § 2º. No ponto, interessa destacar excerto da justificativa:

Também se insere no art. 147 a possibilidade de se aumentar a validade do exame médico e, consequentemente, a validade da CNH. Ao longo dos anos, a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação. De acordo com dados do IBGE

a expectativa média de vida em 1997 era de 69,3 anos, subindo para 72,3 em 2006. O último levantamento realizado em 2017 demonstrou que a expectativa de vida para os homens já estava em 72,5 anos e para as mulheres, em 79,4. Tal evolução é fruto da melhoria da saúde e condições de vida do brasileiro. Em decorrência dessa constatação, faz-se necessário o ajuste da legislação, a fim de não se impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir. Até 50 (cinquenta), em geral, o homem médio brasileiro tem uma saúde bastante razoável, não sendo necessária uma verificação com maior frequência. Vale salientar que o mesmo art. 147, em seu § 4º, possibilita ao médico examinador propor a diminuição do prazo de validade do exame “quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo”. (grifo nosso)

20. Ainda em relação ao art. 147, cumpre registrar a modificação do § 4º, que anteriormente fazia menção ao perito examinador como responsável pela análise das condições de saúde do motorista, para fins de fixação da validade do exame médico atrelado à habilitação para dirigir. A alteração passa a permitir que qualquer médico especialista na área possa fazer a sobredita análise de saúde, vez que não são exigidos conhecimentos efetivamente distintivos do profissional de saúde. A alteração está dentro da legalidade e faz parte do mérito administrativo, cuja natureza discricionária dispensa maiores comentários.

21. Em congruência com a decisão administrativa de descentralizar a realização do exame de aptidão física e mental ainda mais e a título de afasta qualquer dúvida, insere-se o § 7º ao art. 147. Apesar da correção do que se pretende levar à efeito, é necessária alteração redacional com a finalidade de tornar o texto mais coeso. Assim, adicionalmente ao acréscimo do § 7º, sugere-se alteração no caput do art. 147 na forma a seguir: "Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se, sucessivamente, aos seguintes exames:"

22. O art. 148-A, § 5º tem como objetivo compatibilizar a exigência de validade dos exames toxicológicos durante todo o período de validade da habilitação com a imperiosa necessidade de estabelecer claramente sanção também para aquele que tenta se esquivar da incidência da norma ao não se submeter aos testes, o que não se confunde com reprovação. Tal interpretação reducionista não pode prevalecer, sendo de suma importância o esclarecimento da hipótese, abrangendo tanto as reprovações quanto às abstenções como causas da suspensão de 3 (três) meses já prevista no § 5º.

23. Já as alterações de redação do art. 161, parágrafo único e art. 244, X e XI objetivam simplesmente adequar o CTB à decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI nº 2.998, a qual fixou entendimento pela impossibilidade de o CONTRAN criar infração por meio de Resolução. A justificativa do Projeto de Lei explicita bem estas razões:

No que concerne à sugestão de modificação do caput e do parágrafo único do art. 161, estas têm por finalidade adequar o CTB ao entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 2998, o qual, em suma, declarou inconstitucional a expressão “ou das resoluções do CONTRAN”, no sentido de que não existe a possibilidade de que sejam criadas infrações por meio de resolução do CONTRAN. Nesse contexto, propõe-se também alteração no inciso VIII do artigo 12, inserção do parágrafo único no art. 64, e inserção dos incisos X e XI do art. 244, de forma a delimitar as competências do CONTRAN no seu procedimento de regulamentação do CTB.

Assim, a proposta de alteração dos supramencionados dispositivos legais pretende ajustar o texto do CTB para que fique explícita a competência do CONTRAN de realizar os devidos enquadramentos das condutas irregulares, que, por sua vez, tem a intenção de uniformizar a aplicação da norma, evitando a dissonância na interpretação do CTB pelos órgãos integrantes do SNT

(...)

Com relação à proposta de inclusão dos incisos X e XI ao art. 244, esta medida tem o propósito de tipificar especificamente como infração de trânsito a condução de

motocicleta, motoneta e ciclomotor, ou transportar passageiro, com o capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN, já que a redação atual do aludido dispositivo tem gerado controvérsias quanto à irregularidade cometida no uso do capacete, assunto disciplinado somente em regulamentação do CONTRAN.

24. Concernente a alteração prevista no art. 209, que agrava a sanção para a penalidade de "Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio", registra-se que se trata de ato decorrente de política pública de trânsito, em observância à desproporcionalidade do texto atual, que acaba originando fuga da fiscalização, sendo também digno de registro que o princípio da proporcionalidade é um dos alicerces do Direito Administrativo. Vejamos excerto da Justificação técnica:

Referente à proposta de modificação do art. 209, esta se impõe em razão de que as condutas ali previstas são ações de risco à segurança com uma punição atualmente desproporcional ao perigo apresentado. Como exemplo, deixar de entrar em uma área de pesagem, dependendo do peso excedente, representa um aparente benefício ao infrator, já que a multa é bem inferior ao excesso de peso. Assim, além do aumento da multa, propõe-se o agravamento da multa em 5 vezes e a suspensão do direito de dirigir ao condutor que reincidir com esta conduta no prazo de 12 meses, no intuito de evitar que ele seja instrumento de transportadores e embarcadores que insistem em excederem o limite de peso da carga. Além do mais, os riscos inerentes às demais condutas previstas neste dispositivo legal.

25. Pretende-se também a modificação de diversos dispositivos do art. 261. No inciso I a quantidade de pontos necessária para a imposição da pena de suspensão do direito de dirigir é aumentada para 40 (quarenta) pontos e no caso de condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, o mesmo pode optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 1 (um) ano, atingir 30 (trinta) pontos. Tais medidas são tomadas aliadas ao esforço compensatório de induzir celeridade no procedimento de penalização, conforme alteração do § 10 do art. 261, já comentada no item 8 deste parecer. Salutar a verificação dos motivos que levaram a esta opção, vejamos as justificativas:

A alteração do art. 261 decorre da necessidade de se observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. Alcançar 20 pontos está cada dia mais comum na conjuntura brasileira. No caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais, o problema é ainda mais grave, já que a carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua profissão. Ademais, o CTB ainda prevê a possibilidade de suspensão do direito de dirigir por infração, sem a necessidade da soma de pontos, naquelas condutas em que o risco de acidente de trânsito é maior, sendo esta a que necessita de maior atenção do legislador e do gestor de trânsito. Para harmonizar com o aumento de pontos, propõe-se o aumento da pontuação para o curso preventivo de reciclagem de 14 para 30 pontos. Também aproveita-se para tornar mais clara a redação do § 11 para que não haja dúvida a competência do órgão que aplica a penalidade de multa aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir concomitantemente, dando maior eficiência ao processo punitivo das condutas que geram maior risco no trânsito, dessa forma, nos casos mais graves (ex.: embriaguez, racha) o processo será mais célere, tramitando no processo de multa, já nos casos de pontuação, o DETRAN continuará recebendo as pontuações para autuação do respectivo processo.

26. A alteração dos artigos 282-A e 284 incentiva o proprietário do veículo ou o condutor autuado a utilizar os sistemas de notificação eletrônica, ao tempo em que passa a obrigar o órgãos públicos a efetivamente disponibilizar o referido acesso. Os dispositivos vão ao encontro das diretrizes de desburocratização e digitalização propostas pelo Governo Federal, demonstrando alinhamento com os princípios basilares da Administração Pública, em especial o princípio da eficiência estampado no art. 37, caput, da Carta Magna: "A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios da

legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:"

27. Com a nova redação do art. 289 institui-se imprescindível atualização na competência para julgamento de recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelas autoridades de trânsito, mormente ao se considerar a insuficiência de recursos humanos para o cumprimento do mister por parte do CONTRAN, como prevê o atual art. 289, I, a. É mais um passo nos esforços para maximizar a eficiência na aplicação da legislação de trânsito, como bem enfatiza a justificativa:

No que concerne à modificação da competência da análise recursal, conforme art. 289 do CTB, esta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco à sociedade, tais como dirigir sob a influência de álcool e realizar rachas, por exemplo. Assim, a resposta a essas infrações deve ser célere, a fim de que ocorra a efetiva educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade. Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea "b", do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

28. Por fim, no que pertine às revogações explicitadas pelo art. 5º da minuta, imperioso destacar a revogação do art. 263, III, que trata de hipótese de cassação quando houver condenação judicial por delito de trânsito. A revogação aqui tratada tem o fim de eliminar irrazoabilidade imanente ao dispositivo e a consequente distorção em sua aplicação, a incongruência é bem relatada na justificativa para apresentação do Projeto de Lei. Já a revogação dos incisos I e VI do art. 268 também são adequadas juridicamente, pois apresentam redundância e grau de abstração incompatíveis com o caráter sancionador envolvendo a aplicação de infrações e suas decorrências, as quais exigem tipicidade, ou seja, relação de justa adequação entre a conduta tida como negativa e as medidas administrativas destinadas a sua coibição. Vejamos os pontos de relevo na justificativa:

Estamos propondo a revogação do inciso III do art. 263 tendo em vista que este dispositivo tem gerado distorções na interpretação das sanções previstas no CTB. Dentre as sanções aplicáveis por decisão judicial, a cassação não está inserida, logo, a transformação de uma suspensão da CNH por decisão judicial, que pode ir de dois meses a cinco anos, não pode ser transformada em cassação da CNH por decisão administrativa. Seria desnecessária e desproporcional, além de contrariar a decisão judicial. Até hoje existe dificuldade na regulamentação dessa matéria exatamente pela contradição existente com o capítulo dos Crimes de trânsito. Dentre as medidas previstas no CTB que não encontram guarida no ordenamento jurídico pátrio e que genéricos demais, estão os incisos I e VI do art. 268. O primeiro trata da contumácia, mas essa já é prevista no art. 261, quando trata da pontuação, atualmente 20 pontos, mas com a alteração, 40 pontos. O segundo trata de outras situações previstas pelo CONTRAN, mas não se encontra uma lógica para essa previsão, pois a legislação

não pode deixar tudo na subjetividade. Razão pela qual estamos propondo a revogação, até porque tudo que está previsto nesses dois incisos é contemplado nos demais do mesmo artigo.

29. As demais revogações fundamentalmente são desdobramentos das alterações que se pretende implementar, a exceção da revogação do art. 151, que condiciona a realização de novo no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular após o transcurso de quinze dias da divulgação da reprovação, dispositivo que se reputou desproporcional e que está inserto no âmbito do juízo de conveniência e oportunidade, não se vislumbrando obstáculo de ordem constitucional ou legal a impedir a modificação.

30. Ultrapassadas essas primeiras considerações, importante consignar, mais um vez, que a presente manifestação, conforme as competências desta Coordenação-Geral Jurídica de Transportes Terrestres, está adstrita aos aspectos jurídicos das minutas mencionadas alhures e à verificação da sua conformidade, no que concerne à matéria finalística, com o previsto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, conforme determinação do seu art. 1º, parágrafo único:

“Art. 1º A elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis obedecerão ao disposto nesta Lei Complementar.

Parágrafo único. As disposições desta Lei Complementar aplicam-se, ainda, às medidas provisórias e demais atos normativos referidos no art. 59 da Constituição Federal, bem como, no que couber, aos decretos e aos demais atos de regulamentação expedidos por órgãos do Poder Executivo.” (Sem grifos no original)

31. No que tange aos aspectos formais, verifica-se que a estruturação do Projeto de Lei está em consonância com o previsto no art. 3º da Lei Complementar nº 95/1998 e no art. 5º do Decreto nº 9.191, de 1º de novembro de 2017 por conter parte preliminar, parte normativa e parte final, nos termos da citada legislação.

32. A ementa e o preâmbulo obedecem ao disposto nos artigos 5º e 6º da Lei Complementar nº 95/1998, notadamente pela concisão do seu texto e por indicarem a autoridade competente para a prática do ato. Atendidas também as exigências do Decreto nº 9.191/2017, especialmente quanto ao disposto nos artigos 6º e 7º. Verifica-se, ainda, que foi devidamente colacionado o parecer de mérito exigido pelo art. 30 c/c art. 32 do Decreto nº 9.191/2017.

33. Entretanto, verifica-se a necessidade de adequação do texto apresentando no que tange ao art. 147, caput, tal como especificado no parágrafo 21 desta manifestação. Além disso, deve haver uma inversão dos artigos 5º e 6º, haja vista que a cláusula de vigência deve ser o último dispositivo na lei, na conformidade do que dispõe o art. 5º, III do Decreto nº 9.191/2017.

34. Analisando a proposta, constata-se que a minuta de Projeto de Lei não apresenta óbices jurídicos, sejam eles de ordem constitucional ou legal, que impeçam seu encaminhamento à apreciação do Exmo. Senhor Presidente da República, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto nº 9.191/2017, posto que presentes as notas explicativas, as justificativas da proposição, o projeto de ato normativo e o parecer conclusivo sobre a constitucionalidade e a legalidade da proposta.

35. Quanto à Exposição de Motivos constata-se que seu teor está posto de forma robusta, esclarecendo-se, por exemplo, as razões de índole técnica ou social que justificam as alterações pretendidas, em conformidade com o que dispõe o artigo 27 do Decreto nº 9.191/2017:

Art. 27. A exposição de motivos deverá:

I - justificar e fundamentar, de forma clara e objetiva a edição do ato normativo, com:

- a) a síntese do problema cuja proposição do ato normativo visa a solucionar;
- b) a justificativa para a edição do ato normativo na forma proposta; e
- c) a identificação dos atingidos pela norma;

II - na hipótese de a proposta de ato normativo gerar despesas, diretas ou indiretas,

ou gerar diminuição de receita para o ente público, demonstrar o atendimento ao disposto nos art. 14, art.16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e no art. 107 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias;

III - no caso de proposta de medida provisória, demonstrar, objetivamente, a relevância e a urgência; e IV - ser assinada pelo Ministro de Estado proponente.

36. De tudo o quanto até aqui se expôs, verifica-se que a minuta proposta exerce juízo de discricionariedade em plena conformidade com os ditames constitucionais e legais de nosso ordenamento jurídico, bem assim relativamente à técnica legislativa, estando apta a inaugurar o regular processo legislativo.

III - CONCLUSÃO

37. Ante o exposto, este órgão da Advocacia-Geral da União, através do prisma estritamente jurídico, conclui pela constitucionalidade, legalidade e regularidade formal da minuta de Projeto de Lei, exposição de motivos, razão pela qual está apta para ser submetida ao crivo do titular desta Pasta Ministerial, observando-se as correções legísticas apontadas nos parágrafos 21 e 33 desta manifestação.

À consideração superior.

Brasília, 03 de junho de 2019.

STANLEY SILVA RIBEIRO
ADVOGADO DA UNIÃO

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000016611201966 e da chave de acesso 5f1772db

Documento assinado eletronicamente por STANLEY SILVA RIBEIRO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 270250247 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): STANLEY SILVA RIBEIRO. Data e Hora: 03-06-2019 12:43. Número de Série: 173639. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00023/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 50000.016611/2019-66

INTERESSADOS: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT

ASSUNTOS: NORMATIZAÇÕES

Senhora Consultora Jurídica,

1. Aprovo o(a) PARECER n. 00439/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, anexado(a) ao processo, da lavra do Dr. Stanley Silva Ribeiro, por seus próprios fundamentos.

2. À consideração superior.

Brasília, 03 de junho de 2019.

PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO
COORDENADOR-GERAL JURÍDICO DE TRANSPORTES TERRESTRES

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000016611201966 e da chave de acesso 5f1772db

Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 270967891 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO. Data e Hora: 03-06-2019 13:13. Número de Série: 176085. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
GABINETE DA CONSULTORIA JURÍDICA
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR, SALA 507- CEP: 70044-902 -
BRASÍLIA/DF TEL.: (61) 2029-7141 / 7144 - E-MAIL:
CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

DESPACHO n. 01127/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 50000.016611/2019-66

INTERESSADOS: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT

ASSUNTOS: Alterações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

1. Aprovo o Parecer n. 439/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU.

2. Restituam-se os autos à Secretaria Executiva, para ciência e adoção das providências cabíveis.

Brasília, 03 de junho de 2019.

NATÁLIA RESENDE ANDRADE ÁVILA
PROCURADORA FEDERAL
CONSULTORA JURÍDICA

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000016611201966 e da chave de acesso 5f1772db

Documento assinado eletronicamente por NATALIA RESENDE ANDRADE, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 271081651 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): NATALIA RESENDE ANDRADE. Data e Hora: 03-06-2019 15:04. Número de Série: 13437291. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

PARECER n. 00244/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 50000.016611/2019-66

INTERESSADOS: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT

ASSUNTOS: NORMATIZAÇÕES

EMENTA: Administrativo. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro. Alteração. Mérito Administrativo. Justificação. Técnica Legislativa. Constitucionalidade. Legalidade. Viabilidade Jurídica.

Senhor Coordenador-Geral,

I - RELATÓRIO

1. Por meio do Despacho nº 1521/2019/SE, de 8 de abril de 2019, a Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura submete a esta Consultoria Jurídica a questão exposta pelo Ofício nº 565/2019/GAB-SNTT/SNTT (SEI nº 1494566), de 08 de abril de 2019, versando sobre proposta de alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB), nos termos da minuta colacionada aos autos (SEI nº 1495693).

2. Antes mesmo de ingressar na análise da minuta de Projeto de Lei, cumpre ressaltar que a avaliação no âmbito desta CONJUR ocorre sob o viés estritamente jurídico, na esteira do que preconiza o art. 11 da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993, portanto, o mérito das alterações legislativas propostas está abrangido pelo juízo discricionário de conveniência e oportunidade do gestor público.

3. Consoante explicita a justificação acostada à minuta de Projeto de Lei, o Código de Trânsito Brasileiro já possui mais de 20 (vinte) anos de vigência e as circunstâncias atuais dos fluxos de trabalho e gestão eficiente, bem como o plano sempre presente de manutenção da segurança das vias e, via de consequência, a preservação de vidas, exigem alterações modernizadoras no Codex.

4. Vejamos, então, os dispositivos e alterações propostas pela minuta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios que compõem o CONTRAN, na forma de seu regimento.

“Art.

19.....

II - proceder à orientação e à supervisão técnico-normativa dos órgãos delegados e dos demais órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional de Trânsito, assegurando a observância e a correta aplicação da legislação, das normas e dos programas de trânsito estabelecidos;”

.....
XXXI – submeter à aprovação do CONTRAN a aplicação de medidas administrativas aos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito pelo descumprimento da legislação e das normas de trânsito, na forma regulamentada pelo CONTRAN;

.....”

(NR)

Art.22.

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, por pontos ou por infração de sua competência, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....” (NR)

“Art. 40

I – o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e, durante o dia, nos túneis e sob chuva, neblina ou cerração.

.....” (NR)

“Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Contran, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e a regulamentação do Contran.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, ou o período autorizado.

.....
§ 4º O Contran definirá as condições em que a autorização de que trata este artigo

poderá não ser exigida.” (NR)

“Art. 105.....

VIII – luzes de rodagem diurna.

” (NR)

“Art. 135-A. O CONTRAN estabelecerá as definições de bicicletas motorizadas e equiparados, que não estarão sujeitos ao registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias”.

“Art.

147.

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada dez anos, ou a cada cinco anos para maiores de cinquenta anos.

§ 6º O CONTRAN definirá os procedimentos para renovação da habilitação, estabelecendo critérios para a transição entre as faixas de idade de que tratam as alíneas do § 2º.” (NR)

“Art. 148-A.

§ 2º Os condutores deverão fazer o exame previsto no § 1º a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

” (NR)

“Art. 250

I –

a)

Infração - grave; Penalidade – multa;

b) de dia, nos túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

” (NR)

“Art. 261.

I - sempre que o infrator atingir a contagem de 40 (quarenta) pontos, no período de 12 (doze) meses, conforme a pontuação prevista no art. 259;

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os pontos computados para fins de contagem subsequente.

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 1 (um) ano, atingir 30 (trinta) pontos.

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II do caput deste artigo tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa, sendo ambos de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN.

” (NR)

“Art. 282-A. O proprietário do veículo ou o condutor autuado poderá optar por ser notificado por meio eletrônico, devendo o órgão do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela autuação oferecer essa opção, na forma definida pelo CONTRAN.

§ 1º O proprietário e o condutor deverão manter seu cadastro atualizado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

” (NR)

“Art. 284.....

§ 1º Caso o infrator opte pelo sistema de notificação eletrônica, conforme regulamentação do Contran, e decida por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, poderá efetuar o pagamento da multa por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento da multa.

” (NR)

“Art. 289.....”

I - na hipótese de penalidade imposta pelo órgão ou pela entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....” (NR)

Art. 3º O equipamento inserido no art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, por meio do art. 2º desta Lei, será incorporado progressivamente aos novos veículos automotores fabricados no país ou importados, na forma e prazos estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Art. 5º Ficam revogados o inciso XII do art. 12, o inciso IV do art. 40, o inciso II do art. 250, o §3º do art. 148-A, o art. 151, o § 2º do art. 158, o inciso III do art. 263 e os incisos I e VI do art. 268, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro –CTB.

5. É o relatório. Passamos a opinar.

II - DA FUNDAMENTAÇÃO

6. A alteração proposta no § 3º do art. 13 estabelece que "A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios que compõem o CONTRAN, na forma de seu regimento". Hoje esse dispositivo estabelece que os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos respectivos membros. A novel dinâmica para indicação da coordenação das Câmaras Temáticas é juridicamente viável e encontra respaldo na interpretação sistemática da Lei. O dispositivo mencionado deve ser interpretado conjuntamente com os artigos 5º, 6º, art. 12, IV e art. 13, caput, os quais demonstram inequivocamente que as políticas públicas de trânsito são incumbência dos órgão do Sistema Nacional de Trânsito e que o CONTRAN detém ascendência hierárquica sobre as Câmaras Temáticas. Observemos os dispositivos:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - (VETADO)

IV - criar Câmaras Temáticas;

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados

com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito

7. A integração paritária de representantes da sociedade civil é salutar e contribui para uma melhor identificação de problemas e a apresentação de soluções. Todavia, atribuir a coordenação das Câmaras temáticas à representante de órgãos públicos se afigura mais consentâneo com a necessidade de aderência aos planos e diretrizes de trabalho, resultando em ganhos de eficiência.

8. As alterações e inclusões promovidas no art. 19 do CTB reforçam o papel de condução superior de que se reveste o CONTRAN, que ao ter a possibilidade de infligir medidas administrativas aos "demais órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional de Trânsito" consolida o necessário enforcement para o cumprimento da legislação também em relação aos órgãos públicos que eventualmente não estejam cumprindo o regramento cabível.

9. Já as novas redações do art. 22, II e III esclarecem que delegação ali mencionada será feita pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, padronizando o uso do termo no CTB e evitando, desse modo, qualquer confusão interpretativa na aplicação da norma. Além disso, também é aclarado o âmbito de competência para realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, uma vez que a redação atual pode ocasionar confusão nos procedimentos administrativos.

10. Nesse tocante, as alterações do art. 22, II e III devem ser analisadas simultaneamente com a disciplina do art. 261, § 10, rezando que o processo de suspensão do direito de dirigir, nas hipóteses previstas, tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa, sendo ambos de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN. As justificativas que acompanham a minuta de Projeto de Lei esclarecem o pano de fundo das alterações pretendidas nos artigos 22 e 261, § 10, in verbis:

Quanto à alteração proposta no art. 22, a suspensão do direito de dirigir, o art. 261, alterado pela Lei nº 13.281, de 2016, estabelece que o processo deve ser concomitante ao processo da aplicação de multa, no entanto a disposição atual do inciso II do art. 22 aparentemente contradiz a nova previsão legal que dá celeridade ao processo, reduzindo instâncias administrativas no caso de infrações mais graves, como embriaguez e racha, por exemplo, razão pela qual deve constar claramente que a competência do DETRAN para suspensão do direito de dirigir se refere a todos os casos relacionados à soma de pontos, mas somente aos casos em que a penalidade de multa seja de sua responsabilidade quando se tratar de suspensão decorrente da própria infração. Outra correção necessária é a substituição, nos incisos II e III do art. 22, da expressão órgão federal competente por órgão máximo executivo de trânsito da União, de forma a padronizar as expressões contidas no CTB, evitando confusão na interpretação da norma.

11. A alteração do art. 40, I, decorre da necessidade de compatibilizar o uso da luz baixa durante à noite e em algumas hipóteses mais perigosas durante o dia. Neste aspecto a título de melhor adequação semântica, sugere-se a retirada da vírgula após a palavra "baixa". O dispositivo ora em comento deve ser interpretado simultaneamente com a desobrigação de trafegar com luz baixa durante o dia para as circunstâncias ordinárias, situações nas quais passa-se a exigir a utilização de luzes de rodagem diurna ou daytime running light – DRL, que torna-se equipamento obrigatório em consonância com a inclusão do inciso VIII no art. 105. Essa nova dinâmica é consolidada por meio da alteração do art. 250, I, b, respeitante à infração administrativa de ausência de luz baixa nas hipóteses legais e que torna-a de natureza grave. Seguem trechos da justificativa quanto ao tema:

A obrigação de se manter os faróis ligados nas rodovias federais, inserida no art. 40 pela Lei nº 13.290, de 2016, não levou em consideração as peculiaridades do trânsito brasileiro, em especial as altas temperaturas que diminuem sensivelmente a vida útil das lâmpadas dos faróis dos veículos que já estão em circulação, as quais não foram produzidas para permanecerem acesas durante todo o tempo. Ademais, o mesmo art.

40, em seu parágrafo único, estabelece que os ônibus, quando circulam por faixas exclusivas, e as motocicletas e similares têm a obrigação de transitar com o farol ligado de dia e de noite. A finalidade dessa exigência é diferenciá-las dos demais veículos, aumentando a visibilidade por parte dos demais condutores. Com a obrigação do uso de faróis baixos, inclusive nas áreas urbanas, essa finalidade acabou sendo prejudicada, retirando um diferencial importante para a redução de riscos de acidentes. A solução para esse imbróglio está na exigência que os veículos saiam de fábrica com os faróis de rodagem diurna, com a inclusão do inciso VIII do art. 105. Aproveita-se a oportunidade para corrigir uma impropriedade do art. 40, que, em seu inciso IV, estabelece a exigência apenas das luzes de posição do veículo no caso de chuva, cerração ou neblina, quando deveria exigir o uso dos faróis, já que a restrição da visibilidade é maior nessas situações.

12. Cumpre dizer que a utilização de luzes de rodagem diurna é assunto que já tramitou nesta Consultoria Jurídica anteriormente, sendo digno de realce a Nota Técnica nº 2002/2016/COAPA/CGVAL/DEPLAN/SPNT, de 22 de julho de 2016, trazida à lume pela Nota nº 01633/2016/CONJUR-MT/CGU/AGU e que assim dispõe:

14. A SPNT, também em sua manifestação, traz informações de grande relevância para a caracterização dos Faróis de Rodagem Diurna. Destaca-se, in verbis: <https://sapiens.agu.gov.br/documento/10674840> 3 de 7 13/09/2016 10:25 Em 2011 a comunidade europeia fez um acordo para a adoção da DRL em todos os seus países membros, visando aumentar a segurança no trânsito.

[...]

A DRL é mais visível do que o farol baixo. Isso é uma questão de função. Como é feita exatamente para melhorar a visibilidade durante o dia, obviamente a DRL é mais visível pelos outros motoristas, pedestres, motociclistas e ciclistas que os faróis convencionais, feitos para serem usados de noite. Enquanto a DRL fica apontada para o alto, justamente para ser vista de dia pelos outros, o farol fica mais para baixo, para não ofuscar os demais motoristas.

Outro motivo que torna a DRL mais segura que os faróis de dia é que a visibilidade da seta dianteira nos carros com essas luzes diurnas é bem melhor, pois a DRL se apaga quando a luz de seta se acende (somente a de seu lado). Se isso não acontecesse, a seta ficaria bem menos visível de dia para o motorista à frente (ou um pedestre). É exatamente essa uma das contraindicações do uso da luz baixa durante o dia, principalmente nos trechos urbanos.

[...]

13. Ainda nesse contexto, destaca-se como medida adequada o art. 3º da minuta de Projeto de Lei, que idealiza período de transição até a integral implementação das luzes de rodagem diurna em todos os veículos, de forma preservar a boa-fé objetiva e o princípio da não surpresa, tão caros ao direito administrativo moderno.

14. Em relação ao art. 101, trata-se de típica atualização da norma quando esta não mais acompanha os anseios da realidade fática. A rotina dos órgãos de fiscalização identificou a necessidade ampliar o espectro da norma para além das cargas indivisíveis e a implantação de autorizações especiais por período, considerada a grande e crescente quantidade de usuários que se submete à situação do dispositivo e que hoje deve solicitar uma autorização distinta para cada trecho de viagem. Observemos o teor da justificativa neste ponto:

Quanto às autorizações especiais de trânsito, o art. 101 atualmente prevê apenas para veículos transportando cargas indivisíveis e apenas para uma viagem, mas essa não é a realidade brasileira. O aumento pela demanda de transporte no país levou à necessidade de diversificação da capacidade de carga dos veículos, a fim de otimizar custos e a capacidade logística do modal rodoviário. Por essa razão o CONTRAN vem regulamentando a possibilidade de se permitir o trânsito de composições de maiores proporções, desde que possuam a autorização de que trata o art. 101, o que aparentemente está contrariando o CTB. Assim pretende-se corrigir o texto atual, dispondo sobre a possibilidade de exigência de AET para todas as composições e cargas e também inserindo a possibilidade de se conceder AET por período. É necessário manter a exigência da AET sob determinadas condições, já que existem

situações em que a composição não pode trafegar em qualquer rodovia, razão pela qual necessita ser avaliada a situação do trecho no qual vai transitar, em especial as obras de arte quanto à altura, largura e capacidade de suportar o peso da composição. O que se está sendo alterado aqui é apenas: a) retirada da restrição à composições com carga indivisível (nem todas são); b) possibilidade de se conceder AET por período(atualmente é por viagem). Além disso, o novo texto prevê a competência específica do CONTRAN para estabelecer as condições em que a AET será exigida. Seria difícil prever todas as condições no texto legal, razão pela qual se mantém a competência do CONTRAN regular a matéria.

15. A inclusão do art. 135-A não exige maiores esclarecimentos, cuida-se de atribuição de competência ao CONTRAN para disciplinar as hipóteses em que o licenciamento e emplaceamento de veículos de menor porte que circulam no trânsito se faz necessário, considerando a grande quantidade destes veículos e a necessidade de observância à padrões de segurança e fiscalização.

16. Quanto à alteração do art. 147, tem-se que ela decorre do natural envelhecimento da população brasileira e de estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, que indicam o aumento da expectativa de vida. Propõe-se o aumento do prazo para renovação do exame de aptidão física e mental para dez anos, reduzindo-o para cinco anos para maiores de cinquenta anos, ao tempo em que se prevê novos critérios para a renovação da habilitação, definidos pelo CONTRAN. Em nosso sentir, do ponto de vista jurídico, a questão não apresenta óbice no ordenamento jurídico e está calcado em critérios técnicos, sem desbordar da imprescindível proporcionalidade. Alterado o art. 147, mister também levar à efeito a respectiva atualização do art. 148, § 2º. No ponto, interessa destacar excerto da justificativa:

Também se insere no art. 147 a possibilidade de se aumentar a validade do exame médico e,consequentemente, a validade da CNH. Ao longo dos anos, a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação. De acordo com dados do IBGE a expectativa média de vida em 1997 era de 69,3 anos, subindo para 72,3 em 2006. O último levantamento realizado em 2017 demonstrou que a expectativa de vida para os homens já estava em 72,5 anos e para as mulheres,em 79,4. Tal evolução é fruto da melhoria da saúde e condições de vida do brasileiro. Em decorrência dessa constatação, faz-se necessário o ajuste da legislação, a fim de não se impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir. Até 50 (cinquenta), em geral, o homem médio brasileiro tem uma saúde bastante razoável, não sendo necessária uma verificação com maior frequência. Vale salientar que o mesmo art. 147, em seu § 4º, possibilita ao perito examinador propor a diminuição do prazo de validade do exame“quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo”. (grifo nosso)

17. Pretende-se também a modificação de diversos dispositivos do art. 261. No inciso I a quantidade de pontos necessária para a imposição da pena de suspensão do direito de dirigir é aumentada para 40 (quarenta) pontos e no caso de condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, o mesmo pode optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 1 (um) ano, atingir 30 (trinta) pontos. Tais medidas são tomadas aliadas ao esforço compensatório de induzir celeridade no procedimento de penalização, conforme alteração do § 10 do art. 261, já comentada no item 8 deste parecer. Salutar a verificação dos motivos que levaram a esta opção, vejamos as justificativas:

A alteração do art. 261 decorre da necessidade de se observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. Alcançar 20 pontos está cada dia mais comum na conjuntura brasileira. No caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais, o problema é ainda mais grave, já que a carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua profissão. Ademais, o CTB ainda prevê a possibilidade de suspensão do direito de dirigir por infração, sem a necessidade da soma de pontos, naquelas condutas em que o risco de acidente de trânsito é maior,sendo esta a que necessita de maior atenção do legislador e do gestor de trânsito. Para harmonizar com o aumento de pontos, propõe-se o aumento

da pontuação para o curso preventivo de reciclagem de 14 para 30 pontos. Também aproveita-se para tornar mais clara a redação do § 11 para que não haja dúvida a competência do órgão que aplica a penalidade de multa aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir concomitantemente, dando maior eficiência ao processo punitivo das condutas que geram maior risco no trânsito, dessa forma, nos casos mais graves (ex.: embriaguez, racha) o processo será mais célere, tramitando no processo de multa, já nos casos de pontuação, o DETRAN continuará recebendo as pontuações para autuação do respectivo processo.

18. A alteração dos artigos 282-A e 284 incentiva o proprietário do veículo ou o condutor autuado a utilizar os sistemas de notificação eletrônica, ao tempo em que passa a obrigar o órgãos públicos a efetivamente disponibilizar o referido acesso. Os dispositivos vão ao encontro das diretrizes de desburocratização e digitalização propostas pelo Governo Federal, demonstrando alinhamento com os princípios basilares da Administração Pública, em especial o princípio da eficiência estampado no art. 37, caput, da Carta Magna: "A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:"

19. Com a nova redação do art. 289 institui-se imprescindível atualização na competência para julgamento de recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelas autoridades de trânsito, mormente ao se considerar a insuficiência de recursos humanos para o cumprimento do mister por parte do CONTRAN, como prevê o atual art. 289, I, a. É mais um passo nos esforços para maximizar a eficiência na aplicação da legislação de trânsito, como bem enfatiza a justificativa:

No que concerne à modificação da competência da análise recursal, conforme art. 289 do CTB, esta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco à sociedade, tais como dirigir sob a influência de álcool e realizar rachas, por exemplo. Assim, a resposta a essas infrações deve ser célere, a fim de que ocorra a efetiva educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade. Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea "b", do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

20. Por fim, no que pertine às revogações explicitadas pelo art. 5º da minuta, imperioso destacar a revogação do art. 263, III, que trata de hipótese de cassação quando houver condenação judicial por delito de trânsito. A revogação aqui tratada tem o fim de eliminar irrazoabilidade imanente ao dispositivo e a consequente distorção em sua aplicação, a incongruência é bem relatada na justificativa para apresentação do Projeto de Lei. Já a revogação dos incisos I e VI do art. 268 também são adequadas juridicamente, pois apresentam redundância e grau de abstração incompatíveis com o caráter sancionador envolvendo a aplicação de infrações e suas decorrências,

as quais exigem tipicidade, ou seja, relação de justa adequação entre a conduta tida como negativa e as medidas administrativas destinadas a sua coibição. Vejamos os pontos de relevo na justificativa:

Estamos propondo a revogação do inciso III do art. 263 tendo em vista que este dispositivo tem gerado distorções na interpretação das sanções previstas no CTB. Dentre as sanções aplicáveis por decisão judicial, a cassação não está inserida, logo, a transformação de uma suspensão da CNH por decisão judicial, que pode ir de dois meses a cinco anos, não pode ser transformada em cassação da CNH por decisão administrativa. Seria desnecessária e desproporcional, além de contrariar a decisão judicial. Até hoje existe dificuldade na regulamentação dessa matéria exatamente pela contradição existente com o capítulo dos Crimes de trânsito. Dentre as medidas previstas no CTB que não encontram guarida no ordenamento jurídico pátrio e que genéricos demais, estão os incisos I e VI do art. 268. O primeiro trata da contumácia, mas essa já é prevista no art. 261, quando trata da pontuação, atualmente 20 pontos, mas com a alteração, 40 pontos. O segundo trata de outras situações previstas pelo CONTRAN, mas não se encontra uma lógica para essa previsão, pois a legislação não pode deixar tudo na subjetividade. Razão pela qual estamos propondo a revogação, até porque tudo que está previsto nesses dois incisos é contemplado nos demais do mesmo artigo.

21. As demais revogações fundamentalmente são desdobramentos das alterações que se pretende implementar, a exceção da revogação do art. 151, que condiciona a realização de novo no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular após o transcurso de quinze dias da divulgação da reprovação, dispositivo que se reputou desproporcional e que está inserto no âmbito do juízo de conveniência e oportunidade, não se vislumbrando obstáculo de ordem constitucional ou legal a impedir a modificação.

22. Ultrapassadas essas primeiras considerações, importante consignar, mais um vez, que a presente manifestação, conforme as competências desta Coordenação-Geral Jurídica de Transportes Terrestres, está adstrita aos aspectos jurídicos das minutas mencionadas alhures e à verificação da sua conformidade, no que concerne à matéria finalística, com o previsto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, conforme determinação do seu art. 1º, parágrafo único:

“Art. 1º A elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis obedecerão ao disposto nesta Lei Complementar.

Parágrafo único. As disposições desta Lei Complementar aplicam-se, ainda, às medidas provisórias e demais atos normativos referidos no art. 59 da Constituição Federal, bem como, no que couber, aos decretos e aos demais atos de regulamentação expedidos por órgãos do Poder Executivo.” (Sem grifos no original)

23. No que tange aos aspectos formais, verifica-se que a estruturação do Projeto de Lei está em consonância com o previsto no art. 3º da Lei Complementar nº 95/1998 e no art. 5º do Decreto nº 9.191, de 1º de novembro de 2017 por conter parte preliminar, parte normativa e parte final, nos termos da citada legislação.

24. A ementa e o preâmbulo obedecem ao disposto nos artigos 5º e 6º da Lei Complementar nº 95/1998, notadamente pela concisão do seu texto e por indicarem a autoridade competente para a prática do ato. Atendidas também as exigências do Decreto nº 9.191/2017, especialmente quanto ao disposto nos artigos 5º, 6º e 7º. Verifica-se, ainda, que foi devidamente colacionado o parecer de mérito exigido pelo art. 30 c/c art. 32 do Decreto nº 9.191/2017

25. Analisando a proposta, contata-se que a minuta de Projeto de Lei não apresenta óbices jurídicos, sejam eles de ordem constitucional ou legal, que impeçam seu encaminhamento à apreciação do Exmo. Senhor Presidente da República, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto nº 9.191/2017, posto que presentes as notas explicativas, as justificativas da proposição, o projeto de ato normativo e o parecer conclusivo sobre a constitucionalidade e a legalidade da proposta.

26. Quanto à Exposição de Motivos constata-se que seu teor está posto de forma robusta,

esclarecendo-se, por exemplo, as razões de índole técnica ou social que justificam as alterações pretendidas, em conformidade com o que dispõe o artigo 27 do Decreto nº 9.191/2017:

Art. 27. A exposição de motivos deverá:

I - justificar e fundamentar, de forma clara e objetiva a edição do ato normativo, com:

- a) a síntese do problema cuja proposição do ato normativo visa a solucionar;
- b) a justificativa para a edição do ato normativo na forma proposta; e
- c) a identificação dos atingidos pela norma;

II - na hipótese de a proposta de ato normativo gerar despesas, diretas ou indiretas, ou gerar diminuição de receita para o ente público, demonstrar o atendimento ao disposto nos art. 14, art. 16 e art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e no art. 107 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias;

III - no caso de proposta de medida provisória, demonstrar, objetivamente, a relevância e a urgência; e IV - ser assinada pelo Ministro de Estado proponente.

27. De tudo o quanto até aqui se expôs, verifica-se que a minuta proposta exerce juízo de discricionariedade em plena conformidade com os ditames constitucionais e legais de nosso ordenamento jurídico, bem assim relativamente à técnica legislativa, estando apta a inaugurar o regular processo legislativo.

III - CONCLUSÃO

28. Ante o exposto, este órgão da Advocacia-Geral da União, através do prisma estritamente jurídico, conclui pela constitucionalidade, legalidade e regularidade formal da minuta de Projeto de Lei exposição de motivos, motivo pelo qual está apta para ser submetida ao crivo do titular desta Pasta Ministerial.

À consideração superior.

Brasília, 23 de abril de 2019.

STANLEY SILVA RIBEIRO
ADVOGADO DA UNIÃO

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000016611201966 e da chave de acesso 5f1772db

Documento assinado eletronicamente por STANLEY SILVA RIBEIRO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 253518541 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): STANLEY SILVA RIBEIRO. Data e Hora: 23-04-2019 16:17. Número de Série: 173639. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00017/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 50000.016611/2019-66

INTERESSADOS: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT

ASSUNTOS: NORMATIZAÇÕES

Senhora Consultora,

1. Aprovo o PARECER n. 00244/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, anexado ao processo, da lavra do Dr. Stanley Silva Ribeiro, por seus próprios e jurídicos fundamentos.

2. Assim sendo, os autos devem ser remetidos ao gabinete do Ministro de Estado dos Transportes, via Secretaria-Executiva, para conhecimento e adoção das providências quanto ao regular prosseguimento da demanda.

À consideração superior.

Brasília, 23 de abril de 2019.

(Assinado eletronicamente por)
MARCONI ARANÍ MÉLO FILHO
ADVOGADO DA UNIÃO
COORDENADOR-GERAL JURÍDICO DE TRANSPORTES TERRESTRES

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000016611201966 e da chave de acesso 5f1772db

Documento assinado eletronicamente por MARCONI ARANI MELO FILHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 253660784 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): MARCONI ARANI MELO FILHO. Data e Hora: 23-04-2019 18:45. Número de Série: 103104. Emissor: Autoridade Certificadora da Presidencia da Republica v4.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
COORDENAÇÃO-GERAL JURÍDICA DE TRANSPORTES TERRESTRES
ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R, 5º ANDAR - CEP 70.044-902 - BRASÍLIA (DF)
TEL.: (61) 2029-7141/7146 - CONJUR.MT@INFRAESTRUTURA.GOV.BR

DESPACHO n. 00803/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU

NUP: 50000.016611/2019-66

INTERESSADOS: SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT
ASSUNTOS: Proposta de alteração à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

1. Aprovo o Parecer n. 244/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU.
2. Restituam-se os autos à Secretaria Executiva, para ciência e adoção das providências cabíveis.

Brasília, 24 de abril de 2019.

NATÁLIA RESENDE ANDRADE ÁVILA
PROCURADORA FEDERAL
CONSULTORA JURÍDICA

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <http://sapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50000016611201966 e da chave de acesso 5f1772db

Documento assinado eletronicamente por NATALIA RESENDE ANDRADE, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 253813394 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): NATALIA RESENDE ANDRADE. Data e Hora: 24-04-2019 09:00. Número de Série: 13437291. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

Assinado eletronicamente por: Natalia Resende Andrade Ávila



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA EXECUTIVA

DESPACHO Nº 3204/2019/SE

Brasília, 03 de junho de 2019.

Processo nº 50000.016611/2019-66

Interessado: CONJUR, Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT

Assunto: Projeto de Lei que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Ao Gabinete do Ministro:

Senhor Chefe de Gabinete,

Trata-se de proposta de Projeto de Lei que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Código de Trânsito Brasileiro. O pleito foi apresentado pela Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, por meio da Nota Técnica nº 121/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT (SEI 1517345), de 17 de abril de 2019, complementada pela Nota Técnica nº 201/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT (SEI 1599197), de 20 de maio de 2019.

Por meio do Parecer n. 00439/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU (SEI 1635851), de 03 de junho de 2019, a Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura concluiu pela constitucionalidade, legalidade e regularidade formal da minuta e justificação apresentados pela área técnica. Ressalto que as correções legísticas apontadas nos parágrafos 21 e 33 foram observadas por esta Secretaria Executiva na minuta constante no arquivo SEI nº 1636990. Ademais, informo que foram realizados ajustes no texto da justificação.

Ante o exposto, remeto os autos a esse Gabinete para apreciação da Minuta de Projeto de Lei e Exposição de Motivos (SEI 1636990) e, se de acordo, assinatura do Senhor Ministro de Estado, com vistas à Casa Civil da Presidência da República.

Atenciosamente,

ALEX ARAÚJO

Chefe de Gabinete da Secretaria Executiva



Documento assinado eletronicamente por **Alex de Sousa Araújo, Chefe de Gabinete**, em 03/06/2019, às 18:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador
1636996 e o código CRC **BE738C08**.



Referência: Processo nº 50000.016611/2019-66



SEI nº 1636996

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 5º andar, sala 501 - Bairro Asa Norte
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7045 - www.infraestrutura.gov.br



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
COORDENAÇÃO-GERAL DE APOIO TÉCNICO E FISCALIZAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 201/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 20 de maio de 2019.

PROCESSO Nº 50000.016611/2019-66

INTERESSADO: CONJUR, SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT

1. ASSUNTO

1.1. Informações complementares à proposta de Projeto de Lei que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

2. ANÁLISE

Senhora Coordenadora,

2.1. O presente processo versa sobre proposta de Projeto de Lei que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Ao compulsar os autos em epígrafe, denota-se que este Departamento já se manifestou acerca de tal proposta, por intermédio da NOTA TÉCNICA Nº 121/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT (SEI nº 1517345), no qual tratou especificamente de cada dispositivo constante no aludido Projeto de Lei.

2.2. No entanto, posteriormente, o DENATRAN em conjunto com a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres entenderam por bem acrescentarem outros dispositivos ao PL, os quais são de grande importância para a segurança no trânsito e, por isso, devem ser apresentadas de forma complementar as suas justificativas para tanto.

2.3. É o que importa relatar.

2.4. Inicialmente, propõe-se a alteração do inciso VIII, do art. 12, do CTB, para dispor expressamente nas competências do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a incumbência de normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas no diploma legal, com a finalidade de tornar cristalina tal responsabilidade e eliminar quaisquer dúvidas de interpretação acerca do múnus do referido Conselho em realizar as indicações de condutas irregulares nas infrações elencadas no CTB.

2.5. Em seguida, sugere-se a inserção do § 5º ao art. 19 com o objetivo de manter sob o domínio do DENATRAN o processo de inovação digital referente aos documentos de trânsito, tais como, Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, visto que este encargo já é exercido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, no intuito de que os procedimentos a respeito destes serviços sejam uniformes em todos os Estados e no Distrito Federal. Aliás, ressalta-se que a competência originária em relação à expedição destes documentos é do próprio DENATRAN, conforme o disposto no inciso VII do art. 19.

2.6. Ademais, propõe-se a inserção do parágrafo único ao art. 64 com a intenção de conferir expressamente ao CONTRAN a competência de normatizar as regras de segurança especiais para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos de idade em veículos, as quais, atualmente, constam apenas na Resolução CONTRAN nº 277, de 28 de maio de 2008, o que poderia vir a ser

redação atual do aludido dispositivo tem gerado controvérsias quanto à irregularidade cometida no uso do capacete, assunto disciplinado somente em regulamentação do CONTRAN.

2.15. Por fim, propõe-se a alteração do conceito de ciclomotor previsto no Anexo I do CTB, que não contempla os veículos movidos por motor elétrico. Na lacuna da lei, o CONTRAN editou a Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, equiparando os ciclomotores elétricos aos ciclomotores à combustão. No entanto, com a já citada decisão do STF quanto ao art. 161 do CTB, essa equiparação poderia ser questionada, colocando na ilegalidade veículos já em circulação no país. Neste contexto, estamos buscando tratar das bicicletas motorizadas e equipamentos equiparados para fins de isenção de registro e licenciamento com a inclusão do art. 135-A já mencionado anteriormente. E, na equiparação dos ciclomotores elétricos, aproveitou-se a definição dada pela referida resolução do CONTRAN que é de 4 kw (quatro quilowatts), adotada desde o ano de 2009.

3. CONCLUSÃO

3.1. Isto posto, amparado nos fundamentos consignados em linhas pretéritas, bem como na NOTA TÉCNICA Nº 121/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT (SEI nº 1517345), conclui-se ser imprescindível e urgente a apresentação do referido Projeto de Lei atualizado, posto que contribuirá de forma substancial para o trânsito brasileiro. Destarte, sugiro que os presentes autos sejam encaminhados ao Gabinete do Senhor Secretário Nacional de Transportes Terrestres para que tenha conhecimento das ponderações assentadas por este Departamento neste expediente, e, por conseguinte, remeta o presente processo à CONJUR para parecer conclusivo.

ROBERTO MARCONNE CELESTINO DE SOUZA

Assistente Técnico

De acordo. Encaminhe-se ao Senhor Diretor.

IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA

Coordenadora

De acordo. Encaminhe-se ao Gabinete do Senhor Secretário Nacional de Transportes Terrestres.

JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Roberto Marconne Celestino de Souza, Assistente Técnico**, em 20/05/2019, às 19:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenador(a)**, em 21/05/2019, às 22:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Jerry Adriane Dias Rodrigues, Diretor do Departamento Nacional de Trânsito**, em 22/05/2019, às 11:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.

questionada em face do disposto na decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI nº 2.998 que também implicou na proposta de alteração do art. 161.

2.7. Outrossim, é proposto a inserção do parágrafo único ao art. 128 com a finalidade de impedir a emissão de novo Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV quando o proprietário do veículo não atender ao chamamento de campanhas de *recall* de veículos. Tal medida se justifica pelo fato de que estes veículos podem colocar em risco a segurança de seus ocupantes, assim como a dos demais usuários da via. Dentre os problemas já constatados que necessitaram de *recall*, está o sistema de freios, que é um item de segurança essencial, não sendo adequado que tal veículo continue circulando em via pública sem que seja providenciado esse reparo. Além disso, atualmente não existe nenhuma restrição ao proprietário que deixa de atender ao *recall*, mas tão somente ao fornecedor.

2.8. Incontineni, propõe-se a modificação no *caput* do art. 147, assim como a inserção do § 7º a este dispositivo, visando retirar a competência dos órgãos executivos de trânsito de realizarem os exames de aptidão física e mental, posto que trata-se de exames os quais podem ser efetuados por qualquer clínica médica e psicológica, não havendo a necessidade de serem centralizados nos DETRANs. Todavia, será mantida a competência exclusiva dos DETRANs para executarem os exames escritos, de noções de primeiros socorros e os de direção veicular.

2.9. Vale salientar que o mesmo art. 147, em seu § 4º, possibilitará ao médico examinador propor a diminuição do prazo de validade do exame *“quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo”*. Como pode-se observar, a proposta contempla a mudança do perito examinador para o médico examinador, visto que esta análise pode ser exercida por qualquer médico especialista na área, não necessitando que seja um perito.

2.10. Além do mais, sugere-se a alteração no texto do § 5º para incluir a suspensão do direito de dirigir pelo período de 03 (três) meses como consequência para aqueles condutores que não realizarem a renovação do exame toxicológico, tendo em vista que, atualmente, o CTB não estabelece qualquer sanção àqueles condutores das categorias C, D e E que não se submetem à renovação do exame em questão.

2.11. No que concerne à sugestão de modificação do *caput* e do parágrafo único do art. 161, estas têm por finalidade adequar o CTB ao entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 2998, o qual, em suma, declarou inconstitucional a expressão *“ou das resoluções do CONTRAN”*, no sentido de que não existe a possibilidade de que sejam criadas infrações por meio de resolução do CONTRAN. Nesse contexto, propõe-se também alteração no inciso VIII do artigo 12, inserção do parágrafo único no art. 64, e inserção dos incisos X e XI do art. 244, de forma a delimitar as competências do CONTRAN no seu procedimento de regulamentação do CTB.

2.12. Assim, a proposta de alteração dos supramencionados dispositivos legais pretende ajustar o texto do CTB para que fique explícita a competência do CONTRAN de realizar os devidos enquadramentos das condutas irregulares, que, por sua vez, tem a intenção de uniformizar a aplicação da norma, evitando a dissonância na interpretação do CTB pelos órgãos integrantes do SNT.

2.13. Referente à proposta de modificação do art. 209, esta se impõe em razão de que as condutas ali previstas são ações de risco à segurança com uma punição atualmente desproporcional ao perigo apresentado. Como exemplo, deixar de entrar em uma área de pesagem, dependendo do peso excedente, representa um aparente benefício ao infrator, já que a multa é bem inferior ao excesso de peso. Assim, além do aumento da multa, propõe-se o agravamento da multa em 5 vezes e a suspensão do direito de dirigir ao condutor que reincidir com esta conduta no prazo de 12 meses, no intuito de evitar que ele seja instrumento de transportadores e embarcadores que insistem em excederem o limite de peso da carga. Além disso, os riscos inerentes às demais condutas previstas neste dispositivo legal.

2.14. Com relação à proposta de inclusão dos incisos X e XI ao art. 244, esta medida tem o propósito de tipificar especificamente como infração de trânsito a condução de motocicleta, motoneta e ciclomotor, ou transportar passageiro, com o capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN, já que a



https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?

acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1599197** e o código CRC **B21E7A16**.



Referência: Processo nº 50000.016611/2019-66



SEI nº 1599197

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.infraestrutura.gov.br



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
GABINETE DO MINISTRO

DESPACHO Nº 6/2019/GM

Brasília, 03 de junho de 2019.

Processo nº 50000.016611/2019-66

Interessado: CONJUR, Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT

Ass: Projeto de Lei que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

À(o) Ministro de Estado da Infraestrutura:

Senhor(a) Tarcísio Gomes de Freitas,

Considerando as justificativas apresentadas nos autos em tela, sobretudo, as razões elencadas no item 2.12 da Nota Técnica nº 121/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT (SEI nº 1517345), considera-se que as alterações dos prazos de dez e cinco anos, mantida a idade já prevista no § 2º do art. 147 do CTB, são razoáveis para o objetivo que se pretende, qual seja, o ajuste da legislação a fim de não impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir.

Dessa forma, propõe-se a minuta de Projeto de Lei, em anexo, com a seguinte alteração em relação à acostada sob protocolo SEI 1636990:

“Art. 147. O candidato à habilitação deverá submeter-se, sucessivamente, aos seguintes exames:

.....

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável a cada dez anos, ou a cada cinco anos para maiores de sessenta e cinco anos.

.....”

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Roberto Rodrigues Loiola, Chefe de Gabinete**, em 03/06/2019, às 20:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site



https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1637057** e o código CRC **CD003B3D**.



Referência: Processo nº 50000.016611/2019-66



SEI nº 1637057

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívica Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61) 2029-7007 / 7051 - www.infraestrutura.gov.br



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO
COORDENAÇÃO-GERAL DE APOIO TÉCNICO E FISCALIZAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 121/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 17 de abril de 2019.

PROCESSO Nº 50000.016611/2019-66

INTERESSADO: CONJUR, SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SNTT,
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

1. **ASSUNTO**

Proposta de Projeto de Lei que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

2. **ANÁLISE**

Senhora Coordenadora,

2.1. Trata-se do Despacho nº 365/2019/GAB-SNTT/SNTT (SEI nº 1513508), oriundo do Gabinete da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, no qual remete o presente processo para apreciação e adoção das providências julgadas úteis acerca da proposta que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, por meio do Projeto de Lei (SEI nº 1487321).

2.2. O aludido Projeto de Lei tem como objetivo empreender mudanças significativas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB visando à desburocratização para o cidadão, sem deixar de observar a segurança no trânsito. Ademais, pretende realizar modificações com o intuito de conferir maior eficiência aos trabalhos que são desenvolvidos pelos órgãos de trânsito, especialmente o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com relação à competência da análise recursal prevista no art. 289, inciso I, do CTB, a qual atualmente é atribuída ao referido Colendo Conselho, que realiza a apreciação de recursos interpostos contra penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito da União, nos casos de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas.

2.3. É o que importa relatar.

2.4. O Código de Trânsito Brasileiro já tem mais de 20 anos de vigência, sendo que existem conceitos contidos nesse diploma legal que precisam ser revistos, em face das novas diretrizes governamentais de eficiência de gestão e de ações. Nesse contexto, considerando a necessidade de estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e que deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito para exercerem suas atividades com foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito, o referido Projeto de Lei pretende realizar as seguintes inclusões e alterações no supracitado *codex*.

2.5. Na proposta em questão, inicialmente sugere-se a alteração do art. 13, do CTB, considerando que, no plano de reestruturação das Câmaras Temáticas, faz-se necessário estabelecer uma metodologia de trabalho que leve em consideração as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN e pela política de Governo. Neste sentido, é essencial que a coordenação seja efetuada por representantes que

estejam em consonância com as diretrizes e possam dar andamento ao planejamento proposto, razão pela qual devem representar o Poder Público.

2.6. Ademais, propõe-se modificações no art. 19, com o intuito de permitir que o DENATRAN, o órgão máximo executivo de trânsito da União, sendo essencial para a melhor gestão do Sistema Nacional de Trânsito, possa providenciar a aplicação de medidas corretivas aos demais órgãos do SNT, mediante aprovação do CONTRAN, a fim de possibilitar que os planos e programas relacionados à segurança no trânsito sejam corretamente cumpridos. Deve-se destacar que, de acordo com a Constituição Federal, compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial os que implicam na preservação de vidas, como é o caso da legislação de trânsito. Além disso, o País vive um momento de evolução tecnológica inigualável, sendo imprescindível que sejam realizados estudos e adotados procedimentos destinados à transformação digital dos processos administrativos para a prestação de serviços ao cidadão de forma mais célere e efetiva.

2.7. De acordo com o art. 261, alterado pela Lei nº 13.281, de 2016, o processo de suspensão do direito de dirigir deve ser concomitante ao processo da aplicação de multa, no entanto, a disposição atual do inciso II, do art. 22, aparentemente contradiz a nova previsão legal que dá celeridade ao processo, reduzindo instâncias administrativas no caso de infrações mais graves, como embriaguez e racha, por exemplo, razão pela qual deve constar claramente que a competência do DETRAN para suspensão do direito de dirigir se refere a todos os casos relacionados à soma de pontos, mas somente aos casos em que a penalidade de multa seja de sua responsabilidade quando se tratar de suspensão decorrente da própria infração. Aliás, outra correção necessária é a substituição, nos incisos II e III, do art. 22, da expressão órgão federal competente, por órgão máximo executivo de trânsito da União, de forma a padronizar as expressões contidas no CTB, evitando confusão na interpretação da norma.

2.8. Por outro lado, a obrigação de se manter os faróis ligados nas rodovias federais inserida no art. 40 pela Lei nº 13.290, de 2016, não levou em consideração as peculiaridades do trânsito brasileiro, em especial as altas temperaturas que diminuem sensivelmente a vida útil das lâmpadas dos faróis dos veículos que já estão em circulação, as quais não foram produzidas para permanecer acesas durante todo o tempo. Além do mais, o mesmo art. 40, em seu parágrafo único, estabelece que os ônibus, quando circulam por faixas exclusivas, e as motocicletas e similares têm a obrigação de transitar com o farol ligado de dia e de noite. A finalidade dessa exigência é diferenciá-las dos demais veículos, aumentando a visibilidade por parte dos demais condutores. Com a obrigação do uso de faróis baixos acesos, inclusive nas áreas urbanas, essa finalidade acabou sendo prejudicada, retirando um diferencial importante para a redução de riscos de acidentes. A solução para esse imbróglio está na exigência que os veículos saiam de fábrica com os faróis de rodagem diurna, com a inclusão do inciso VIII, do art. 105. Aproveita-se a oportunidade para corrigir uma impropriedade do art. 40, que, em seu inciso IV, estabelece a exigência apenas das luzes de posição do veículo no caso de chuva, cerração ou neblina, quando deveria exigir o uso dos faróis, já que a restrição da visibilidade é maior nessas situações. A presente alteração tem como consequência a necessidade de alteração do art. 250, que trata da mesma matéria.

2.9. Quanto às autorizações especiais de trânsito, o art. 101 atualmente prevê apenas para veículos transportando cargas indivisíveis e apenas para uma viagem, mas essa não é a realidade brasileira. O aumento pela demanda de transporte no país levou à necessidade de diversificação da capacidade de carga dos veículos, com a finalidade de otimizar custos e a capacidade logística do modal rodoviário. Por essa razão, o CONTRAN vem regulamentando a possibilidade de se permitir o trânsito de composições de maiores proporções, desde que possuam a autorização de que trata o art. 101, o que aparentemente está contrariando o CTB. Assim pretende-se corrigir o texto atual, dispondo sobre a possibilidade de exigência de AET para todas as composições e cargas e também inserindo a possibilidade de se conceder AET por período. É necessário manter a exigência da AET sob determinadas condições, já que existem situações em que a composição não pode trafegar em qualquer rodovia, razão pela qual necessita ser avaliada a situação do trecho no qual vai transitar, em especial as obras de arte quanto à altura, largura e capacidade de suportar o peso da composição. Assim, o que se pretende alterar é apenas: a) retirada da restrição a composições com carga indivisível (nem todas são); b) possibilidade de se conceder AET por período (atualmente é por viagem). Além disso, o novo texto prevê a possibilidade

do CONTRAN não exigir AET de determinadas combinações. Seria difícil prever todas as condições no texto legal, razão pela qual se mantém a competência do CONTRAN para regular a matéria.

2.10. Incontinenti, propõe-se a inserção no art. 105 da exigência de que os veículos sejam fabricados com as luzes de rodagem diurna, o que permitirá o aumento da visibilidade sem que seja comprometido o sistema de luzes do veículo e sem a necessidade de obrigar a todos os veículos transitarem com os faróis principais ligados. As luzes de rodagem diurna, ou daytime running light – DRL, têm seus requisitos técnicos previstos na Resolução CONTRAN nº 227/2007. Esses DRL são acionados automaticamente quando o veículo é ligado, assim os condutores não têm como esquecer de ligá-las. Além disso, são preparadas para manterem-se ligadas o tempo todo. Aliás, muitos veículos já estão sendo fabricados com essas luzes integradas. A presente inserção justifica a modificação do art. 40 do CTB inserida no Projeto de Lei em questão. Entretanto, faz-se necessário dar um prazo razoável para que a indústria automotiva possa se ajustar às novas exigências, mas essa disposição não está sendo inserida no texto do CTB, mas em uma disposição transitória do projeto.

2.11. Além disto, sugere-se a inserção do art. 135-A, a fim de se permitir que o CONTRAN estabeleça novos conceitos de veículos que não estejam obrigados ao registro e licenciamento. A evolução tecnológica, aliada à crise econômica, criou um mercado promissor de venda de bicicletas motorizadas e equiparados no Brasil, particularmente devido aos preços atrativos e a inexigibilidade de registro e habilitação. No entanto, sabe-se que os acidentes envolvendo ciclos motorizados no país é um grande problema social que precisa ser enfrentado. A dificuldade se dá em razão de que o CTB trata, como sendo ciclomotor, qualquer veículo motorizado de duas ou três rodas que não exceda 50 km/h, exigindo registro, licenciamento, emplacamento e um processo de formação de condutor, que eleva os custos para esses condutores, que acabam por não buscarem a habilitação. Atualmente, de acordo com o já citado, inúmeras bicicletas motorizadas e ciclomotores leves estão sendo recolhidos pelos órgãos de fiscalização de trânsito. Para resolver essa questão, a proposta é criar uma definição que venha abranger esses tipos de veículos e equipamentos, cabendo ao CONTRAN a responsabilidade pela definição, possibilitando a realização de estudos técnicos com o objetivo de preservar a segurança, excluindo bicicletas motorizadas, ciclomotores leves e equiparados, da exigência do registro, licenciamento e emplacamento, diferenciando-os dos demais ciclomotores, que são sujeitos a essas exigências para circulação nas vias.

2.12. Outrossim, propõe-se a inserção no art. 147 da possibilidade de se aumentar a validade do exame médico de 5 anos para 10 anos, e de 3 anos para 5 anos para condutores com mais de 65 anos, e, por consequência, a validade da CNH será ampliada. Ao longo dos anos, a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação. De acordo com dados do IBGE, a expectativa média de vida em 1997 era de 69,3 anos, subindo para 72,3 em 2006. O último levantamento realizado em 2017 demonstrou que a expectativa de vida para os homens já estava em 72,5 anos e para as mulheres, em 79,4. Tal evolução é fruto da melhoria da saúde e condições de vida do brasileiro. Em decorrência dessa constatação, faz-se necessário o ajuste da legislação, a fim de não se impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir. Até 50 (cinquenta) anos, em geral, o homem médio brasileiro tem uma saúde bastante razoável, não sendo necessária uma verificação com maior frequência.

2.13. Além do que, vale salientar que o mesmo art. 147, em seu § 4º, possibilita ao perito examinador propor a diminuição do prazo de validade do exame “quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo”, ou caso verifique algum problema, ele poderá solicitar exames complementares, até porque o exame em questão não se presta para constatar todas as possíveis enfermidades que o condutor possua, pois não é completo.

2.14. Sendo assim, com o aumento da validade do exame médico no art. 147, de 5 e 3 anos, para 10 e 5 anos, respectivamente, é necessário que sejam feitas as devidas alterações no §2º, visto que o prazo para a renovação do exame toxicológico exigido para os condutores das categorias C, D e E, se relaciona diretamente às validades de cinco e três anos da CNH. A exigência de novo exame toxicológico atualmente é de 2,5 anos para os condutores com CNH de 5 anos e de 1,5 para condutores com CNH de 3

anos. Inclusive, com a retirada da exigência de renovar a CNH a cada 3 anos, deve-se manter a renovação somente a cada 2,5 anos.

2.15. Além do mais, propõe-se a alteração do art. 261, visto ser imprescindível observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. Alcançar 20 pontos está cada dia mais comum na conjuntura brasileira. No caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais, o problema é ainda mais grave, já que a carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua profissão. De outro modo, sabe-se que todos os tipos de multas por infrações implicam pontuação na CNH, inclusive as multas administrativas que não oferecem riscos à segurança viária (ex: deixar de transferir o veículo, multa de dia de rodízio, estacionamento irregular do veículo, parar em fila dupla, atraso no licenciamento do veículo, que acarreta 7 pontos, e muitas outras).

2.16. Aliás, o CTB ainda prevê a possibilidade de suspensão do direito de dirigir por infração, sem a necessidade da soma de pontos, naquelas condutas em que o risco de acidente de trânsito é maior, sendo esta a que necessita de maior atenção do legislador e do gestor de trânsito. Para harmonizar com o aumento de pontos, propõe-se o aumento da pontuação para o curso preventivo de reciclagem de 14 para 30 pontos. Também aproveita-se para tornar mais clara a redação do §10 para que não haja dúvida sobre a competência do órgão que aplica a penalidade de multa aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir concomitantemente, dando maior eficiência ao processo punitivo das condutas que geram maior risco no trânsito. Dessa forma, nos casos mais graves (ex.: embriaguez, racha) o processo será mais célere, tramitando no processo de multa, uma vez que atualmente são necessárias 6 (seis) instâncias administrativas para a suspensão do direito de dirigir, logo, tais instâncias serão reduzidas pela metade, isto é, concluindo o processo da multa conclui-se o processo da suspensão do direito de dirigir. Já nos casos de pontuação, o DETRAN continuará recebendo as pontuações para autuação do respectivo processo.

2.17. Também propõe-se a alteração dos arts. 282-A e 284, com o intento de dar maior eficácia à notificação eletrônica. A supressão do termo “se disponível” tem por objetivo evitar a interpretação livre pelas Unidades da Federação da adoção ou não da notificação eletrônica, que deixava livre a escolha do usuário. A modificação desses artigos poderá permitir a declaração/identificação do condutor, a fim de destinar a pontuação da infração somente, mas não a responsabilidade de pagamento da multa, pois esta está vinculada ao contexto do veículo (assim como o licenciamento, IPVA e outro) e não da pessoa. Além disso, é fundamental que ambos, condutor e proprietário, mantenham seus dados atualizados. A notificação eletrônica visa reduzir custos e aumentar a eficácia da notificação, permitindo ao cidadão saber em tempo hábil quais as infrações que lhe estão imputadas, assim poderá escolher pagar com desconto de 40%, caso opte por não recorrer da multa, ou mesmo indicar, de forma ágil e sem burocracia o condutor infrator. O Sistema de Notificação Eletrônica (SNE), administrado pelo DENATRAN, está em fase de evolução e ampliação para beneficiar a sociedade, tanto proprietários quanto condutores, razão pela qual é necessário que a legislação possibilite esse incremento tecnológico.

2.18. No que concerne à modificação da competência da análise recursal disposta no art. 289 do CTB, esta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco à sociedade, tais como dirigir sob a influência de álcool e realizar rachas, por exemplo. Assim, a resposta a essas infrações deve ser célere, com a finalidade de que ocorra a efetiva educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade. Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

2.19. Ademais, a estrutura atual do CONTRAN, ainda que tenha o auxílio do DENATRAN, não suporta de maneira eficaz a análise devida dos recursos interpostos contra tais penalidades impostas pelos órgãos ou entidades de trânsito da União. Como é sabido, são 27 (vinte e sete) Superintendências da Polícia Rodoviária Federal - PRF mais 27 (vinte e sete) Superintendências do Departamento Nacional

de Infraestrutura de Transportes – DNIT, o que redundará no envio de mais de 6 (seis) mil recursos por ano ao CONTRAN para apreciação.

2.20. Com o passar dos anos, verifica-se um acúmulo de processos administrativos pendentes de análise do Colendo Conselho, tendo em vista a impossibilidade de se apreciar todos os processos recebidos no mesmo ano, em virtude da sua pequena estrutura somada às demais atribuições que lhe foram outorgadas pelo CTB. Diante disso, gera-se uma probabilidade real da ocorrência de prescrição da pretensão punitiva do Estado, bem como da prescrição intercorrente, os quais poderão comprometer todo o trabalho de fiscalização e o despendido com relação ao processo instaurado, ocasionando grandes prejuízos à Administração Pública.

2.21. Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea “b”, do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

2.22. Por fim, propõe-se também a revogação do art. 151, tendo em vista que a exigência de que o candidato reprovado tenha que aguardar 15 dias depois do resultado para que possa refazer a prova é desarrazoada. Nem sempre a reprovação se dá por desconhecimento ou despreparo, pode ter sido por algum problema momentâneo, como stress, não se justificando ter essa espera entre provas. Dirigir é mais do que um desejo, é uma necessidade. Muitos buscam a habilitação para poderem exercer uma profissão. Ademais, o CONTRAN pode estabelecer critérios para essa finalidade sem impor uma restrição nesse nível.

2.23. Igualmente, sugere-se a revogação do inciso III do art. 263, visto que este dispositivo tem gerado distorções na interpretação das sanções previstas no CTB. Dentre as sanções aplicáveis por decisão judicial, a cassação não está inserida, logo, a transformação de uma suspensão do direito de dirigir por decisão judicial, que pode ir de dois meses a cinco anos, não pode ser transformada em cassação da CNH por decisão administrativa. Seria desnecessária e desproporcional, além de contrariar a decisão judicial. Até hoje existe dificuldade na regulamentação dessa matéria exatamente pela contradição existente com o capítulo dos Crimes de Trânsito.

2.24. E, ainda, faz-se necessário revogar os incisos I e VI do art. 268, uma vez que não encontram guarida no ordenamento jurídico pátrio e que são bastante genéricos. O primeiro trata da contumácia, mas essa já é prevista no art. 261, quando trata da pontuação, atualmente 20 pontos, mas com a alteração, 40 pontos. O segundo trata de outras situações previstas pelo CONTRAN, mas não se encontra uma lógica para essa previsão, pois a legislação não pode deixar tudo na subjetividade, razão pela qual propõe-se a revogação, até porque tudo que está previsto nesses dois incisos é contemplado nos demais do mesmo artigo.

3. CONCLUSÃO

3.1. Isto posto, amparado nos fundamentos consignados em linhas pretéritas, conclui-se ser imprescindível e urgente a apresentação do Projeto de Lei ora em apreço, posto que contribuirá de forma substancial para o trânsito brasileiro. Destarte, sugiro que os presentes autos sejam restituídos ao Gabinete do Senhor Secretário Nacional de Transportes Terrestres para que tenha conhecimento das ponderações assentadas por este Departamento neste expediente, e, por conseguinte, remeta o presente processo à CONJUR para parecer conclusivo.

ROBERTO MARCONNE CELESTINO DE SOUZA
Assistente Técnico

De acordo. Encaminhe-se ao Senhor Diretor.

IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA
Coordenadora

De acordo. Encaminhe-se ao Gabinete do Senhor Secretário Nacional de Transportes Terrestres.

JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Roberto Marconne Celestino de Souza, Assistente Técnico**, em 17/04/2019, às 16:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenador(a)**, em 17/04/2019, às 16:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Jerry Adriane Dias Rodrigues, Diretor do Departamento Nacional de Trânsito**, em 17/04/2019, às 17:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1517345** e o código CRC **F6C6FA3C**.



Referência: Processo nº 50000.016611/2019-66



SEI nº 1517345



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
CASA CIVIL
SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS

Nota SAJ nº 87 / 2019 / SAGEP/SAJ/CC/PR

Interessado: Ministério da Infraestrutura
EM/EMI nº: 36/2019
Anexo: - -
Assunto: Proposta Projeto de Lei realizando várias alterações no Código de Trânsito Brasileiro
Processo : 50000.016611/2019-66

Senhor Subchefe,

1. O Ministério da Infraestrutura encaminha proposta de Projeto de Lei destinada a realizar várias alterações no Código de Trânsito Brasileiro.
2. A competência do Ministério da Infraestrutura para a matéria decorre do art. 35, inciso II, da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, que atribuiu ao Ministério da Infraestrutura a competência sobre *política nacional de trânsito*.
3. A maioria das alterações já vinha sendo discutida, informalmente, há alguma semanas; contudo, a proposta somente foi recebida formalmente na manhã do dia de hoje. A falta de tempo obrigará que se seja breve nesta manifestação.
4. De modo muito resumido, os principais pontos da proposta são os seguintes:
 - ◆ Normas aclarando os poderes do CONTRAN de uniformizar a interpretação e os procedimentos quanto à legislação de trânsito.
 - ◆ Competência para DENATRAN centralizar documentos eletrônicos de trânsito.
 - ◆ Início da exigência de os veículos terem *luz de rodagem diurna*.

Aplicável apenas para veículos novos a serem fabricados no futuro. Nenhuma aplicação para veículos em circulação.

Veículo hoje em circulação continuam obrigados a manter luz baixa acesa em rodovia, mas com duas diferenças. A primeira é que deixa de haver multa (apesar de continuar o acréscimo de pontos). A segunda é que a exigência agora é só para rodovia de faixa simples.
 - ◆ Exigência de *cadeirinha* para crianças nos veículos.

Hoje não está previsto em "LEI", apenas em norma do CONTRAN, e o STF declarou que o CONTRAN não pode formular exigências dessa natureza.
 - ◆ Possibilidade de o CONTRAN liberar *bicicletas elétricas* sem maiores exigências.
 - ◆ Adaptação formal do CTB ao decidido pelo STF na ADIn 2.998.

- ◆ Aumento do total de pontos antes da aplicação de suspensão de 20 para 40 pontos.
- ◆ Prorrogação da validade das Carteiras de Habilitação de cinco para dez anos ou, no caso de idosos, de dois e meio para cinco anos.

A exigência de renovação de CNH em tão pouco tempo, como na norma em vigor, não tem equivalente internacional.

5. A esmagadora maioria das discussões gira em torno de questões de mérito sobre as quais não cabe a esta Subchefia para Assuntos Jurídicos se pronunciar. A adequação técnica da proposta deve ser examinada, além do próprio Ministério da Infraestrutura, pela Subchefia de Ação Governamental.

6. Do ponto de vista jurídico, cabe destacar o problema identificado no seguinte inciso proposto para o art. 19 do CTB:

"XXXI – submeter à aprovação do CONTRAN a aplicação de medidas administrativas aos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito pelo descumprimento da legislação e das normas de trânsito, na forma regulamentada pelo CONTRAN;"

7. A formulação é vaga. Parece que se está pretendendo dar poder para o CONTRAN editar normas sobre a "*aplicação de medidas administrativas*" quanto a outros órgãos de trânsito. Não está claro que tipo de *medidas administrativas* seriam, mas, pelo contexto, parece que seriam de ordem punitiva. Ora, viola a legalidade em matéria administrativa (art. 37, **caput**, da Constituição) pretender que o CONTRAN possa *criar punições* por ato infralegal. E a discussão torna-se ainda mais complexa se considerarmos que seria punições dirigidas a entes públicos de outros entes federados.

8. Por essas razões, após discussão com os proponentes, o dispositivo específico foi suprimido.

9. Também cabe destacar a supressão dos dispositivos impondo aos demais entes federados o uso de meios eletrônicos na comunicação de multa sem que a proposta viesse acompanhada de prazo de adaptação ou de análise das providências que Estados e Municípios precisariam realizar para poder cumprir a exigência. O descuido na análise implicou violação do Decreto nº 9.191, de 2017, e também obrigou a supressão dos dispositivos.

10. Quanto a técnica legislativa, várias pequenas correções foram realizadas, de comum acordo com os proponentes.

11. Em face do exposto, é o presente no sentido de que, do ponto de vista estritamente jurídico e considerando as retificações realizadas, a proposta encontra-se em condições de ser submetida à consideração do Presidente da República.

Brasília, 04 de junho de 2019.

JANDYR MAYA FAILLACE
Advogado da União
Subchefe Adjunto



Documento assinado eletronicamente por **Jandyr Maya Faillace Neto, Subchefe Adjunto, substituto**, em 04/06/2019, às 11:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **Jorge Antonio de Oliveira Francisco, Subchefe**, em 04/06/2019, às 18:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **1251124** e o código CRC **68F41F12** no site:

https://sei-pr.presidencia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Processo nº 50000.016611/2019-66

SEI nº 1251124

CASA CIVIL

Subchefia de Ação Governamental

Subchefia Adjunta de Gestão Pública

Nota Técnica nº 115/2019/AS/SAGEP/SAG/CC/PR

Assunto: **Projeto de Lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB**

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Trata-se de Projeto de Lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. O PL revê competências, otimiza processos e atualiza questões relacionadas à inovação digital (referente a documentos de trânsito), à validade da CNH, à utilização de faróis de rodagem diurna, bem como da pontuação de autuações de trânsito, dentre outros.
2. Matéria urgente. Pelo prosseguimento da proposta.

ANÁLISE

3. O Ministério da Infraestrutura encaminha proposta de Projeto de Lei destinada a realizar alterações no Código de Trânsito Brasileiro. Insta destacar solicitação de urgência da análise. Desta forma, detém-se o seguinte:
4. A presente proposta tem o objetivo de rever e atualizar, em face das novas diretrizes governamentais de eficiência de gestão e de ações, o Código Brasileiro de Trânsito (CTB).
5. O citado PL altera competência do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) de forma a normatizar procedimentos para enquadramento das condutas referidas na Lei. O intuito, segundo a Exposição de Motivos (EM) é *“tornar cristalina tal responsabilidade e eliminar quaisquer dúvidas de interpretação acerca do múnus do referido Conselho em realizar as indicações de condutas irregulares nas infrações elencadas no CTB”*. Também redefine a coordenação das Câmaras Temáticas (órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN).
6. A proposta altera competência do DENATRAN para que proceda como coordenador, aplicando medidas corretivas aos demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), mediante aprovação do CONTRAN, a fim de permitir o cumprimento dos planos e programas relacionados à segurança no trânsito. Sobre este aspecto, cabe observação constante dos itens 7 e 8 da Nota SAJ nº 87/2019/SAGEP/SAJ/CC/PR, de 04 de junho de 2019, que recomenda a supressão do dispositivo.
7. Fica também inserida como competência do DENATRAN o processo de inovação digital referente aos documentos de trânsito, tais como, Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual.
8. A proposta em análise também busca corrigir possível contradição entre previsões legais do art. 22 e do art. 261, além de substituir expressão *“órgão federal competente”* para *“órgão máximo executivo de trânsito da União”* para padronizar expressões de forma a evitar confusões em interpretação da norma.
9. No que tange à utilização de faróis o normativo traz atualizações de utilização, tanto para veículos leves, quanto pesados, levando obrigatoriedade para utilização de luz baixa *“durante a noite e, durante o dia, nos túneis e sob chuva, neblina ou cerração”* (retirando a obrigatoriedade da utilização em rodovias). Adiciona-se exigência para a fabricação de veículos com faróis de rodagem diurna. O prazo para adequação da indústria, conforme art. 4º do PL, será por meio da incorporação progressiva *“aos*

novos veículos automotores fabricados no país ou importados, na forma e prazos estabelecidos pelo CONTRAN”.

10. Trata-se ainda de regulamentação de uso e especificações técnicas de dispositivos de retenção para transporte de crianças pelo CONTRAN, bem como da questão da autorização para trânsito de composições de maiores proporções, impossibilidade de emissão de novo Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV quando o proprietário não atender ao chamamento de *recall*, e novos conceitos de veículos não obrigados ao registro e licenciamento.

11. O aumento da validade do exame médico e, consequentemente, da CNH está inserido no PL, passando a ser renovável a cada 10 anos para pessoas com idade igual ou inferior a 65 anos e a cada 5 anos para pessoas acima desta idade. Altera-se também a exigência para renovação do exame toxicológico exigido para os condutores das categorias C, D e E. Atualmente, esta exigência é de 2,5 anos para os condutores com CNH de 5 anos e de 1,5 para condutores com CNH de 3 anos. Ressalte-se que, com a retirada da exigência de renovar a CNH a cada 3 anos, deve-se manter a renovação somente a cada 5 anos.

12. Revoga-se a necessidade de aguardar 15 dias para que um candidato reprovado possa refazer prova e adequa-se o CTB a entendimento proferido pelo STF (ADI nº 2998), no sentido de explicitar que *“não existe a possibilidade de que sejam criadas infrações por meio de resolução do CONTRAN”*. Segundo a EM, *“Assim, a proposta de alteração dos supramencionados dispositivos legais pretende ajustar o texto do CTB para que fique explícita a competência do CONTRAN de realizar os devidos enquadramentos das condutas irregulares, que, por sua vez, tem a intenção de uniformizar a aplicação da norma, evitando a dissonância na interpretação do CTB pelos órgãos integrantes do SNT”*

13. A proposta atualiza tipificação de infrações de forma a sanar controvérsias quanto a irregularidades cometidas no uso de capacete na condução de motocicleta, motoneta e ciclomotor, bem como no transporte de passageiro.

14. Destaque-se a elevação da quantidade de pontos em casos de autuação de trânsito. A proposta passa de 20 para 40 a quantidade de pontos possíveis para o condutor. Aumenta também a pontuação para curso preventivo de reciclagem de 14 para 30 pontos e torna mais clara redação que dá competência ao órgão que aplica a penalidade de multa aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir concomitante *“dando maior eficiência ao processo punitivo das condutas que geram maior risco no trânsito, dessa forma, nos casos mais graves (ex.: embriaguez, racha) o processo será mais célere, tramitando no processo de multa, já nos casos de pontuação, o DETRAN continuará recebendo as pontuações para autuação do respectivo processo”*.

15. Altera ainda competência de análise recursal, com o objetivo de maior celeridade a fim de que, como consta na EM, *“ocorra a efetiva educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade”*. Passa-se a questão para *“colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta... o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade”*.

16. Adicionalmente, o PL revê conceitos de forma a contemplar veículos elétricos, revoga dispositivos e tem sua vigência prevista para o 1º dia do terceiro mês após a data de sua publicação.

17. Cabe destacar que, conforme explicita a EM, o Projeto de Lei em tela está em consonância aos anseios do Parlamento, uma vez que contempla proposições já apresentadas no âmbito de ambas as casas, tais como PL 249/2019, PL 2576/2019, PL 7/2019, PL 3372/2015, PL 9606/2018.

18. Matéria urgente.
19. Destaquem-se manifestações na Nota SAJ nº 87/2019/SAGEP/SAJ/CC/PR, de 04 de junho de 2019, que recomenda supressão de itens do dispositivo, no que tange à competência do CONTRAN para aplicação de medidas administrativas, bem como para a imposição aos entes federados do uso de meios na comunicação de multa sem prazo de adaptação ou análise de providências necessárias.
20. Pelo prosseguimento da proposta para deliberação superior.

À consideração superior.

GUSTAVO FERREIRA BECHELANY
Assessor Técnico

De acordo.

HUMBERTO ALVES DE CAMPOS
Subchefe Adjunto, substituto

Aprovo.

MARCELO BARROS GOMES
Subchefe



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Ferreira Bechelany, Assessor(a) Técnico(a)**, em 04/06/2019, às 16:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Humberto Alves de Campos, Subchefe Adjunto, substituto**, em 04/06/2019, às 18:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Barros Gomes, Subchefe**, em 04/06/2019, às 20:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **1251626** e o código CRC **787C78C5** no site:

https://sei-pr.presidencia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

OFÍCIO Nº 164 /2019/CC/PR

Brasília, 4 de junho de 2019.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada Soraya Santos
Primeira Secretária
Câmara dos Deputados – Edifício Principal
70160-900 Brasília/DF


Assunto: Projeto de lei.

PL. 3267/2019

Senhora Primeira Secretária,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Senhor Presidente da República relativa ao projeto de lei que "Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro".

Atenciosamente,


ONYX LORENZONI
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

Secretaria-Geral da Mesa CMPO 09/06/2019 12:35
Recebido: 4553
Ass.: Mariana de Oliveira

PUBLICADA NO DOU DE 4 DE JUNHO DE 2019, SEÇÃO 1 - EDIÇÃO EXTRA

Mensagem nº 226

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 61 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto do projeto de lei que "Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro".

Brasília, 4 de junho de 2019.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Michel Temer", written over a faint rectangular stamp.

PROJETO DE LEI

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 12.
.....

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas neste Código, a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e penalidades por infrações, a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

.....” (NR)

“Art. 13.
.....

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no CONTRAN, conforme definido no ato de criação de cada câmara temática.” (NR)

“Art. 19.
.....

II - proceder à orientação e à supervisão técnico-normativa dos órgãos delegados e dos demais órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional de Trânsito e assegurar a observância e a correta aplicação da legislação, das normas e dos programas de trânsito;

.....

§ 5º No processo de inovação digital, a competência prevista no inciso VII do **caput** poderá ser exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.” (NR)

“Art. 22.

.....

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, por pontos ou por penalidade por eles aplicada, e expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, com a expedição do Certificado de Registro e do Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....” (NR)

“Art. 40.

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, por meio da utilização da luz baixa:

a) à noite; e

b) mesmo durante o dia, em túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

.....

§ 1º Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

§ 2º Os veículos que não dispuserem de luzes de rodagem diurna manterão acesos os faróis dos veículos, mesmo durante o dia, nas rodovias de pista simples.” (NR)

“Art. 64. Exceto na hipótese de exceção estabelecida pelo CONTRAN, as crianças:

I - com idade de até sete anos e meio serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão dispositivos de retenção adaptados ao peso e à idade; e

II - com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão cinto de segurança.

Parágrafo único. O CONTRAN disciplinará o uso e especificações técnicas dos dispositivos de retenção a que se refere o inciso I do **caput**.” (NR)

“Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a

F396FECB

F396FECB

via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e as normas do CONTRAN.

§ 1º A autorização será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga e o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado.

.....
§ 4º O CONTRAN definirá as condições em que a autorização de que trata este artigo será exigida.” (NR)

“Art. 105.

.....
VIII - luzes de rodagem diurna.

.....” (NR)

“Art. 128.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no **caput** no caso de não atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos.” (NR)

“Art. 134-A. O CONTRAN especificará as bicicletas motorizadas e equiparados não sujeitos ao registro, licenciamento e emplaceamento para circulação nas vias.” (NR)

“Art. 147. O candidato à habilitação se submeterá a exames, na seguinte ordem:

.....
§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável:

I - a cada cinco anos, para as pessoas com idade superior a sessenta e cinco anos; e

II - a cada dez anos, para as pessoas com idade igual ou inferior a sessenta e cinco anos.

§ 2º-A. Para fins do disposto no § 2º, na transição entre as faixas etárias a que se referem os incisos I e II do § 2º, o período será contado proporcionalmente.

.....” (NR)

“Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar e o infrator fica sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas nos artigos e às punições previstas no Capítulo XIX.” (NR)

F396FECB

F396FECB

“Art.

168.

.....
.....
Parágrafo único. A violação do disposto no art. 64 será punida apenas com advertência por escrito.” (NR)

“Art. 244.

.....
IX -

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até regularização;

X - utilizando capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN;

XI - transportando passageiro utilizando o capacete de segurança na forma estabelecida no inciso X:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa – retenção do veículo até regularização.” (NR)

“Art. 250.

I - deixar de manter acesa a luz baixa nas situações de que trata o inciso I do **caput** e o § 1º do art. 40:

.....”
(NR)

“Art. 250-A. Deixar de manter acesa nas rodovias de pista simples, durante o dia, a luz baixa de veículo que não dispuser de luz de rodagem diurna:

Infração - leve;

Parágrafo único. A conduta prevista no **caput** será punida somente com multa no caso de o proprietário ser pessoa jurídica e não haver identificação do condutor.” (NR)

“Art. 261.

.....
I - sempre que o infrator atingir a contagem de quarenta pontos, no período de doze meses, conforme a pontuação prevista no art. 259; e
.....

F396FECB

F396FECB

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os pontos computados que geraram a suspensão para fins de contagem subsequente.

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo habilitado na categoria C, D ou E poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de um ano, atingir trinta pontos.

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do **caput** tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa e ambos serão de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN.

....." (NR)

"Art. 289.

I - na hipótese de penalidade imposta pelo órgão ou pela entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

....." (NR)

Art. 2º O Anexo I à Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de quatro **quilowatts**, e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

....."

(NR)

Art. 3º As luzes de rodagem diurna, de que trata o inciso VIII do **caput** do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro:

I - não serão exigidas para os veículos atualmente em circulação; e

II - serão incorporadas progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 4º As Carteiras Nacionais de Habilitação expedidas antes da data de

F396FECB

F396FECB

entrada em vigor desta Lei ficam, automaticamente, com o prazo de validade prorrogado para se conformar ao disposto nas alterações da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro realizadas por esta Lei.

Art. 5º Ficam revogados:

I - os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro:

a) o inciso IV do **caput** e o parágrafo único do art. 40;

b) o art. 148-A;

c) o art. 151;

d) o § 2º do art. 158;

e) o parágrafo único do art. 161;

f) o inciso II do **caput** do art. 250;

g) o inciso III do **caput** do art. 263; e

h) os incisos I e VI do **caput** do art. 268; e

II - a Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor no dia 1º do terceiro mês após a data de sua publicação.

Brasília,

Brasília, 3 de Junho de 2019

Senhor Presidente da República,

Submeto à consideração do Senhor a presente proposta de Projeto de Lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O referido Código tem mais de 20 anos de vigência, sendo que existem conceitos contidos nesse diploma legal que precisam ser revistos, em face das novas diretrizes governamentais de eficiência de gestão e de ações. Nesse contexto, considerando a necessidade de estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e que deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito para exercerem suas atividades com foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito, apresentamos o presente projeto de Lei com as inclusões e alterações adiante delineadas.

Ademais, cabe destacar que o projeto de Lei em tela está em consonância aos anseios do Parlamento, uma vez que contempla proposições já apresentadas no âmbito de ambas as casas, a título de exemplo citamos o PL 249/2019, PL 2576/2019, PL 7/2019, PL 3372/2015, PL 9606/2018, entre outros.

Inicialmente, propõe-se a alteração do inciso VIII, do art. 12, do CTB, para dispor expressamente nas competências do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a incumbência de normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas no diploma legal, com a finalidade de tornar cristalina tal responsabilidade e eliminar quaisquer dúvidas de interpretação acerca do múnus do referido Conselho em realizar as indicações de condutas irregulares nas infrações elencadas no CTB.

Em seguida, propõe-se a alteração do art. 13 do CTB, considerando que, no plano de reestruturação das Câmaras Temáticas, faz-se necessário estabelecer uma metodologia de trabalho que leve em consideração as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN e pela política de Governo. Nesse contexto, é essencial que a coordenação seja efetuada por representantes que estejam em consonância com as diretrizes e possam dar andamento ao planejamento proposto, razão pela qual devem representar o Poder Público.

As modificações inseridas no art. 19 permitem que o DENATRAN, o órgão máximo

F396FECB

F396FECB

executivo de trânsito da União, sendo essencial para a melhor gestão do Sistema Nacional de Trânsito, possa atuar, de fato, como coordenador, providenciando a aplicação de medidas corretivas aos demais órgãos do SNT, mediante aprovação do CONTRAN, a fim de permitir que os planos e programas relacionados à segurança no trânsito sejam corretamente cumpridos. Deve-se destacar que, de acordo com a Constituição Federal, compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial os que implicam na preservação de vidas, como é o caso da legislação de trânsito. Ademais, o país vive um momento de evolução tecnológica inigualável, sendo imprescindível que sejam realizados estudos e adotados procedimentos destinados à transformação digital dos processos administrativos para a prestação de serviços ao cidadão de forma mais célere e efetiva.

Aliás, neste mesmo dispositivo, sugere-se a inserção do § 5º com o objetivo de manter sob o domínio do DENATRAN o processo de inovação digital referente aos documentos de trânsito, tais como, Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, visto que este encargo já é exercido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, no intuito de que os procedimentos a respeito destes serviços sejam uniformes em todos os Estados e no Distrito Federal. Por oportuno, ressalta-se que a competência originária em relação à expedição destes documentos é do próprio DENATRAN, conforme o disposto no inciso VII do art. 19.

Quanto à alteração proposta no art. 22, a suspensão do direito de dirigir, o art. 261, alterado pela Lei nº 13.281, de 2016, estabelece que o processo deve ser concomitante ao processo da aplicação de multa, no entanto a disposição atual do inciso II do art. 22 aparentemente contradiz a nova previsão legal que dá celeridade ao processo, reduzindo instâncias administrativas no caso de infrações mais graves, como embriaguez e racha, por exemplo, razão pela qual deve constar claramente que a competência do DETRAN para suspensão do direito de dirigir se refere a todos os casos relacionados à soma de pontos, mas somente aos casos em que a penalidade de multa seja de sua responsabilidade quando se tratar de suspensão decorrente da própria infração. Outra correção necessária é a substituição, nos incisos II e III do art. 22, da expressão órgão federal competente por órgão máximo executivo de trânsito da União, de forma a padronizar as expressões contidas no CTB, evitando confusão na interpretação da norma.

A obrigação de se manter os faróis ligados nas rodovias federais, inserida no art. 40 pela Lei nº 13.290, de 2016, não levou em consideração as peculiaridades do trânsito brasileiro, em especial as altas temperaturas que diminuem sensivelmente a vida útil das lâmpadas dos faróis dos veículos que já estão em circulação, as quais não foram produzidas para permanecerem acesas durante todo o tempo. Ademais, o mesmo art. 40, em seu parágrafo único, estabelece que os ônibus, quando circulam por faixas exclusivas, e as motocicletas e similares têm a obrigação de transitar com o farol ligado de dia e de noite. A finalidade dessa exigência é diferenciá-las dos demais veículos, aumentando a visibilidade por parte dos demais condutores. Com a obrigação do uso de faróis baixos, inclusive nas áreas urbanas, essa finalidade acabou sendo prejudicada, retirando um diferencial importante para a redução de riscos de acidentes. A solução para esse imbróglio está na exigência que os veículos saiam de fábrica com os faróis de rodagem diurna, com a inclusão do inciso VIII do art. 105. Aproveita-se a oportunidade para corrigir uma impropriedade do art. 40, que, em seu inciso IV, estabelece a exigência apenas das luzes de posição do veículo no caso de chuva, cerração ou

F396FECB

F396FECB

neblina, quando deveria exigir o uso dos faróis, já que a restrição da visibilidade é maior nessas situações.

No que tange à proposta referente ao art; 64, tem-se a intenção de afastar dúvidas quanto à manutenção da exigência de dispositivo de retenção especial (“cadeirinha”) para crianças, considerando o decidido pelo Supremo Tribunal Federal na ADI nº 2.998 que, outrossim, implicou na proposta de alteração do art. 161. Em qualquer caso, ao mesmo tempo em que se garante a manutenção da exigência se toma providência para evitar exageros punitivos.

Quanto às autorizações especiais de trânsito, o art. 101 atualmente prevê apenas para veículos transportando cargas indivisíveis e apenas para uma viagem, mas essa não é a realidade brasileira. O aumento pela demanda de transporte no país levou à necessidade de diversificação da capacidade de carga dos veículos, a fim de otimizar custos e a capacidade logística do modal rodoviário. Por essa razão, o CONTRAN vem regulamentando a possibilidade de se permitir o trânsito de composições de maiores proporções, desde que possuam a autorização de que trata o art. 101, o que aparentemente está contrariando o CTB. Assim, pretende-se corrigir o texto atual, dispondo sobre a possibilidade de exigência de AET para todas as composições e cargas e também inserindo a possibilidade de se conceder AET por período. É necessário manter a exigência da AET sob determinadas condições, já que existem situações em que a composição não pode trafegar em qualquer rodovia, razão pela qual necessita ser avaliada a situação do trecho no qual vai transitar, em especial as obras de arte quanto à altura, largura e capacidade de suportar o peso da composição. O que se está sendo alterado aqui é apenas: a) retirada da restrição à composições com carga indivisível (nem todas são); b) possibilidade de se conceder AET por período (atualmente é por viagem). Além disso, o novo texto prevê a competência específica do CONTRAN para estabelecer as condições em que a AET será exigida. Seria difícil prever todas as condições no texto legal, razão pela qual se mantém a competência do CONTRAN regular a matéria.

Inserir-se no art. 105 a exigência de que os veículos sejam fabricados com as luzes de rodagem diurna, o que permitirá o aumento da visibilidade sem que seja comprometido o sistema de luzes do veículo e sem a necessidade de obrigar a todos os veículos transitarem com os faróis principais ligados. As luzes de rodagem diurna, ou daytime running light – DRL, têm seus requisitos técnicos previstos na Resolução CONTRAN nº 227/2007. Esses DRL são acionados automaticamente quando o veículo é ligado, assim os condutores não têm como esquecer de ligá-los. Além disso, são preparadas para manterem-se ligadas o tempo todo. Muitos veículos já estão sendo fabricados com essas luzes integradas. A presente inserção justifica a modificação do art. 40 do CTB ora inserida neste Projeto de Lei. Também faz-se necessário dar um prazo razoável para que a indústria automotiva possa se ajustar às novas exigências, mas essa disposição não está sendo inserida no texto do CTB, mas em uma disposição transitória do presente projeto de lei.

Também propõe-se a inserção do parágrafo único ao art. 128 com a finalidade de impedir a emissão de novo Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV quando o proprietário do veículo não atender ao chamamento de campanhas de recall de veículos. Tal medida se justifica pelo fato de que estes veículos podem colocar em risco a segurança de seus

F396FECB

F396FECB

ocupantes, assim como a dos demais usuários da via. Dentre os problemas já constatados que necessitaram de recall, está o sistema de freios, que é um item de segurança essencial, não sendo adequado que tal veículo continue circulando em via pública sem que seja providenciado esse reparo. Além disso, atualmente não existe nenhuma restrição ao proprietário que deixa de atender ao recall, mas tão somente ao fornecedor.

Em seguida, propõe-se a inserção do art. 134-A, a fim de se permitir que o CONTRAN estabeleça novos conceitos de veículos que não estejam obrigados ao registro e licenciamento. A evolução tecnológica, aliada à crise econômica, criou um mercado promissor de venda de bicicletas motorizadas e equiparados no Brasil, particularmente devido aos preços atrativos e a inexigibilidade de registro e habilitação. No entanto, sabe-se que os acidentes envolvendo ciclos motorizados no país é um grande problema social que precisa ser enfrentado. A dificuldade se dá em razão de que o CTB trata como sendo ciclomotor, qualquer veículo motorizado de duas ou três rodas que não exceda 50 km/h, exigindo registro, licenciamento, emplacamento e um processo de formação de condutor, que eleva os custos para esses condutores, que acabam por não buscarem a habilitação. Atualmente, de acordo com o já citado, inúmeras bicicletas motorizadas e ciclomotores leves estão sendo recolhidos pelos órgãos de fiscalização de trânsito. Para resolver essa questão, a proposta é criar uma definição que venha abranger esses tipos de veículos e equipamentos, cabendo ao CONTRAN a responsabilidade pela definição, possibilitando a realização de estudos técnicos com o objetivo de preservar a segurança, excluindo bicicletas motorizadas, ciclomotores leves e equiparados da exigência do registro, licenciamento e emplacamento, diferenciando-os dos demais ciclomotores, que são sujeitos a essas exigências para circulação nas vias.

Concernente ao art. 147, se insere o aumento da validade do exame médico e, conseqüentemente, a validade da CNH. Ao longo dos anos, a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação. De acordo com dados do IBGE a expectativa média de vida em 1997 era de 69,3 anos, subindo para 72,3 em 2006. O último levantamento realizado em 2017 demonstrou que a expectativa de vida para os homens já estava em 72,5 anos e para as mulheres, em 79,4. Tal evolução é fruto da melhoria da saúde e condições de vida do brasileiro. Em decorrência dessa constatação, faz-se necessário o ajuste da legislação, a fim de não se impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir.

Também visando a simplificação de procedimento, retira-se a exigência do caríssimo exame toxicológico que vinha sendo exigido dos motoristas profissionais, em alguns casos com dúvidas sobre a exatidão.

Quanto à proposta de revogação do art. 151, tal medida é necessária, tendo em vista que a exigência de que o candidato reprovado tenha que aguardar 15 dias depois do resultado para que possa refazer a prova é desarrazoada. Nem sempre a reprovação se dá por desconhecimento ou despreparo, pode ter sido por algum problema momentâneo, como stress, não se justificando ter essa espera entre provas. Dirigir é mais do que um desejo, é uma necessidade. Muitos buscam a habilitação para poderem exercer uma profissão. Ademais, O CONTRAN pode estabelecer critérios para essa finalidade sem impor uma restrição nesse nível.

F396FECB

F396FECB

No que concerne à sugestão de modificação do art. 161, estas têm por finalidade adequar o CTB ao entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 2998, o qual, em suma, declarou inconstitucional a expressão “ou das resoluções do CONTRAN”, no sentido de que não existe a possibilidade de que sejam criadas infrações por meio de resolução do CONTRAN..

Assim, a proposta de alteração dos supramencionados dispositivos legais pretende ajustar o texto do CTB para que fique explícita a competência do CONTRAN de realizar os devidos enquadramentos das condutas irregulares, que, por sua vez, tem a intenção de uniformizar a aplicação da norma, evitando a dissonância na interpretação do CTB pelos órgãos integrantes do SNT.

Com relação à proposta de inclusão dos incisos X e XI ao art. 244, esta medida tem o propósito de tipificar especificamente como infração de trânsito a condução de motocicleta, motoneta e ciclomotor, ou transportar passageiro, com o capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN, já que a redação atual do aludido dispositivo tem gerado controvérsias quanto à irregularidade cometida no uso do capacete, assunto disciplinado somente em regulamentação do CONTRAN.

A alteração do art. 261 decorre da necessidade de se observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. Alcançar 20 pontos está cada dia mais comum na conjuntura brasileira. No caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais, o problema é ainda mais grave, já que a carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua profissão. Ademais, o CTB ainda prevê a possibilidade de suspensão do direito de dirigir por infração, sem a necessidade da soma de pontos, naquelas condutas em que o risco de acidente de trânsito é maior, sendo esta a que necessita de maior atenção do legislador e do gestor de trânsito. Para harmonizar com o aumento de pontos, propõe-se o aumento da pontuação para o curso preventivo de reciclagem de 14 para 30 pontos. Também aproveita-se para tornar mais clara a redação do § 11 para que não haja dúvida a competência do órgão que aplica a penalidade de multa aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir concomitantemente, dando maior eficiência ao processo punitivo das condutas que geram maior risco no trânsito, dessa forma, nos casos mais graves (ex.: embriaguez, racha) o processo será mais célere, tramitando no processo de multa, já nos casos de pontuação, o DETRAN continuará recebendo as pontuações para autuação do respectivo processo.

Estamos propondo a revogação do inciso III do art. 263 tendo em vista que este dispositivo tem gerado distorções na interpretação das sanções previstas no CTB. Dentre as sanções aplicáveis por decisão judicial, a cassação não está inserida, logo, a transformação de uma suspensão da CNH por decisão judicial, que pode ir de dois meses a cinco anos, não pode ser transformada em cassação da CNH por decisão administrativa. Seria desnecessária e desproporcional, além de contrariar a decisão judicial. Até hoje existe dificuldade na

F396FECB

F396FECB

regulamentação dessa matéria exatamente pela contradição existente com o capítulo dos Crimes de trânsito.

Dentre as medidas previstas no CTB que não encontram guarida no ordenamento jurídico pátrio e que genéricos demais, estão os incisos I e VI do art. 268. O primeiro trata da contumácia, mas essa já é prevista no art. 261, quando trata da pontuação, atualmente 20 pontos, mas com a alteração, 40 pontos. O segundo trata de outras situações previstas pelo CONTRAN, mas não se encontra uma lógica para essa previsão, pois a legislação não pode deixar tudo na subjetividade. Razão pela qual estamos propondo a revogação, até porque tudo que está previsto nesses dois incisos é contemplado nos demais do mesmo artigo.

No que concerne à modificação da competência da análise recursal, conforme art. 289 do CTB, esta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco à sociedade, tais como dirigir sob a influência de álcool e realizar rachas, por exemplo. Assim, a resposta a essas infrações deve ser célere, a fim de que ocorra a efetiva educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade. Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea “b”, do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

Por fim, propõe-se a alteração do conceito de ciclomotor previsto no Anexo I do CTB, que não contempla os veículos movidos por motor elétrico. Na lacuna da lei, o CONTRAN editou a Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, equiparando os ciclomotores elétricos aos ciclomotores à combustão. No entanto, com a já citada decisão do STF quanto ao art. 161 do CTB, essa equiparação poderia ser questionada, colocando na ilegalidade veículos já em circulação no país. Neste contexto, estamos buscando tratar das bicicletas motorizadas

F396FECB

F396FECB

equipamentos equiparados para fins de isenção de registro e licenciamento com a inclusão do art. 135-A já mencionado anteriormente. E, na equiparação dos ciclomotores elétricos, aproveitou-se a definição dada pela referida resolução do CONTRAN que é de 4 kw (quatro quilowatts), adotada desde o ano de 2009.

São essas, Senhor Presidente da República, as razões que justificam a adoção do Projeto de Lei que ora submeto à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas

F396FECB

F396FECB

