

OFÍCIO Nº 1527 /2019/AESINT/GM

Brasília, 15 de julho de 2019.

A Sua Excelência a Senhora
Deputada **Soraya Santos**
Primeira-Secretária da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 471/2019, de autoria do Deputado **Bosco Costa.**

Senhora Primeira-Secretária,

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 <u>05/08/19</u> às <u>18 h 00</u>	
<u>112</u>	<u>5-876</u>
Servidor	Ponto
<u>Dilnech S. Borges</u>	
Portador	

1. Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 445/19, de 08 de maio de 2019, o qual encaminha o Requerimento de Informação nº 471/2019, de autoria do Deputado Bosco Costa (PR/SE), que requer informações sobre estudos utilizados para elaboração de proposta de alteração das pontuações por infração previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

2. Importante salientar que 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.

3. Nesse contexto, considerando a necessidade de estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito, 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 presidente Jair Bolsonaro entregou, pessoalmente, para apreciação dessa Casa, o Projeto de Lei nº 3267/2019, que visa alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.



4. Destaca-se, ainda, que o aludido Projeto de Lei tem como objetivo empreender mudanças significativas no Código de Trânsito Brasileiro visando à desburocratização para o cidadão, sem deixar de observar a segurança no trânsito.

5. Ademais, pretende-se realizar modificações com o intuito de conferir maior eficiência aos trabalhos que são desenvolvidos pelos órgãos de trânsito. Cabe destacar, também, 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.

6. Especificamente sobre os questionamentos, o DENATRAN se manifestou por meio do Despacho nº 1176/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT, de 19 de junho de 2019, e Despacho nº 1407/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT, de 10 de julho de 2019, que subsidiou manifestação técnica desta Pasta. Em seguida, apresentamos os questionamentos formulados e as respectivas respostas:

Quais estudos (e conclusões) precederam a decisão e elaboração de projeto visando alterar as regras de pontuação por infração previstas no CTB?

A aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir decorrente do acúmulo de pontos no prontuário do condutor, atualmente, se dá com vinte pontos, somatório que pode ser atingido, por exemplo, com a prática de apenas três infrações de natureza gravíssima (sete pontos cada) no período de doze meses. Dentre as infrações gravíssimas, tem-se a de falta de licenciamento do veículo e a de placa sem legibilidade, exemplos de condutas que não implicam qualquer risco à segurança do trânsito, tratando-se de infrações meramente administrativas. 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. Com a ampliação para quarenta pontos, a pretensão é focar-se naqueles infratores contumazes, tornando o processo de suspensão do direito de dirigir mais eficaz, possibilitando aos Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN) atuarem nos comportamentos de maior risco. Nesse cenário, o PL nº 3267/2019 avança para tornar mais efetiva a punição aos condutores que praticam infrações com grave risco à segurança do trânsito que, por si só, ensejam a suspensão do direito de dirigir, como embriaguez ao volante e racha, na medida em que propõe a redução, pela metade, da quantidade de recursos administrativos (atualmente são possíveis até seis recursos).

Há algum tipo de avaliação do perfil de condutor envolvido em processos de suspensão de direito de dirigir?

Não há um perfil padrão de condutor punido com a penalidade de suspensão do direito de dirigir, visto que o controle do processo de aplicação da referida penalidade é feito atualmente apenas pelo DETRAN. Além disso, como a forma de pontuação leva em consideração infrações que não têm o potencial lesivo, conforme já mencionado, é possível que um condutor sem um comportamento de risco de acidentes venha a completar 20 pontos. Estamos trabalhando para que seja possível o registro e o acompanhamento sistêmico dos processos de suspensão pelo



DENATRAN. Atualmente, é possível fazer algumas pesquisas, não completas, utilizando-se como filtros de consulta sexo, idade, categoria de habilitação, tempo de habilitação entre outros dados que constam no banco de dados de condutores.

Qual tipo de avaliação foi feito com relação ao impacto da mudança pretendida em perfis diferentes de condutores? Sabe-se as consequências para o motorista profissional, seja ele caminhoneiro, motorista de ônibus ou outro tipo de condutor?

A pretensão é de que o impacto se dê indistintamente sobre todos os condutores habilitados, contudo, é notório que os condutores que exercem atividade remunerada estão, em decorrência de estarem mais tempo no trânsito, mais suscetíveis a práticas infracionais. Nesse caso, 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.

Foram levantados e considerados dados quantitativos com relação a processos de suspensão do direito de dirigir? Quantas suspensões ocorreram nos últimos 10 anos de motoristas profissionais? Quais as infrações mais frequentes? Quais as categorias de licença mais frequentemente envolvidas nesses processos?

Como já mencionado, a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir é de competência exclusiva dos DETRAN, os quais possuem o controle dos respectivos processos administrativos, nos quais constam rol de infrações que ensejou a instauração de cada processo. Vale citar, como exemplo, o Estado de São Paulo que instaura, aproximadamente, 200.000 (duzentos mil) processos/mês de suspensão do direito de dirigir ou de cassação da CNH. Com a proposta de aumento da pontuação, conforme já destacamos, haverá a redução da quantidade de processos, possibilitando maior qualidade na tramitação processual e maior eficácia nos resultados pretendidos, já que o foco estará direcionado às condutas de maior risco.

Esclarecemos, ainda, que as informações e motivações que originou a edição do Projeto de Lei nº 3267/2019, constam dos autos do processo administrativo nº 50000.016611/2019-66, cuja cópia encontra-se em anexo (arquivo SEI nº 1680809).

7. Por fim, aproveito a oportunidade para reafirmar que este Ministério da Infraestrutura permanece disponível para mais esclarecimentos.

Atenciosamente,


TARCÍSIO GOMES DE FREITAS
Ministro de Estado da Infraestrutura



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

DESPACHO Nº 1176/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 19 de junho de 2019.

Processo nº 50000.020965/2019-13

Interessado: Deputado Bosco Costa

Ass: Requerimento de Informação nº 471/2019, de autoria do Deputado Bosco Costa (PR/SE).

À Secretaria Nacional de Transportes Terrestres:

Senhor Secretário,

1. Trata-se do Requerimento de Informação nº 471, de 2019 (SEI nº 1535889), por meio do qual se buscam informações sobre os estudos utilizados para elaboração de proposta de alteração das pontuações por infração previstas no Código de Trânsito Brasileiro, conforme abaixo:

Senhor Presidente:

Requeiro a V. Ex^a., com base no art. 50 da Constituição Federal, e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno que, ouvida a Mesa, sejam solicitadas informações ao Sr. Ministro de Estado da Infraestrutura, no sentido de esclarecer esta Casa quanto aos estudos utilizados para elaboração de proposta de alteração das pontuações por infração previstas no Código de Trânsito Brasileiro — CTB:

- Quais estudos (e conclusões) precederam a decisão e elaboração de projeto visando alterar as regras de pontuação por infração previstas no CTB?
- Há algum tipo de avaliação do perfil de condutor envolvido em processos de suspensão de direito de dirigir?
- Qual tipo de avaliação foi feito com relação ao impacto da mudança pretendida em perfis diferentes de condutores? Sabe-se as consequências para o motorista profissional, seja ele caminhoneiro, motorista de ônibus ou outro tipo de condutor?
- Foram levantados e considerados dados quantitativos com relação a processos de suspensão do direito de dirigir? Quantas suspensões ocorreram nos últimos 10 anos de motoristas profissionais? Quais as infrações mais frequentes? Quais as categorias de licença mais frequentemente envolvidas nesses processos?

2. Em atenção, esclarecemos que as informações solicitadas constam dos autos do processo administrativo nº 50000.016611/2019-66, que originou a edição do Projeto de Lei nº 3267, que altera dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Sendo assim, informamos que foi gerada cópia do

aludido processo para disponibilização ao interessado, conforme arquivo SEI nº 1680809, enviado por meio eletrônico.

Atenciosamente,

IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA

Coordenadora

CARLOS MAGNO DA SILVA OLIVEIRA

Diretor Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Izabela Rizzotti Souza Lima, Coordenador(a)**, em 04/07/2019, às 15:11, 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 **Carlos Magno da Silva Oliveira, Diretor do Departamento Nacional de Trânsito Substituto**, em 04/07/2019, às 15:52, 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 **1680390** e o código CRC **662372B5**.



Referência: Processo nº 50000.020965/2019-13



SEI nº 1680390

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



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

DESPACHO Nº 1407/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT

Brasília, 10 de julho de 2019.

Processo nº 50000.020965/2019-13

Interessado: Deputado Bosco Costa

Assunto: Requerimento de Informação nº 471/2019, de autoria do Deputado Bosco Costa (PR/SE).

À Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT):

Senhor Secretário,

1. Trata-se do Requerimento de Informação nº 471, de 2019 (SEI nº 1535889), de autoria do Deputado Bosco Costa, por meio do qual são solicitadas informações sobre os estudos utilizados para elaboração de proposta de alteração das pontuações por infração previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

2. Após manifestação desta Coordenação, por meio do DESPACHO Nº 1176/2019/CGATF-DENATRAN/DENATRAN/SNTT (SEI Nº 1680390), a Assessoria Especial do Gabinete do Ministro restituiu os autos à SNTT para complementação das informações apresentadas, conforme DESPACHO Nº 561/2019/AEGM/GM (SEI Nº 1723516).

3. Em atenção ao solicitado, segue manifestação complementar deste DENATRAN acerca dos questionamentos formulados.

Resposta 1: A aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir decorrente do acúmulo de pontos no prontuário do condutor, atualmente se dá com vinte pontos, somatório que pode ser atingido, por exemplo, com a prática de apenas três infrações de natureza gravíssima (sete pontos cada) no período de doze meses. Dentre as infrações gravíssimas, tem-se a de falta de licenciamento do veículo e a de placa sem legibilidade, exemplos de condutas que não implicam qualquer risco à segurança do trânsito, tratando-se de infrações meramente administrativas. 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. Com a ampliação para quarenta pontos, a pretensão é focar mais naqueles infratores contumazes, tornando o processo de suspensão do direito de dirigir mais eficaz, possibilitando aos Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN) atuarem nos comportamentos de maior risco. Nesse cenário, o PI nº 3267/2019 avança para

tornar mais efetiva a punição aos condutores que praticam infrações com grave risco à segurança do trânsito que, por si só, ensejam a suspensão do direito de dirigir, como embriaguez ao volante e racha, na medida em que propõe a redução, pela metade, da quantidade de recursos administrativos (atualmente são possíveis até seis recursos).

Resposta 2: Não há um perfil padrão de condutor punido com a penalidade de suspensão do direito de dirigir. Em razão de que o controle do processo de aplicação da referida penalidade é feito atualmente apenas pelo DETRAN. Além disso, como a forma de pontuação leva em consideração infrações que não têm o potencial lesivo, conforme já mencionado, é possível que um condutor sem um comportamento de risco de acidentes venha a completar 20 pontos. Estamos trabalhando para que seja possível o registro e o acompanhamento sistêmico dos processos de suspensão pelo DENATRAN. Atualmente, é possível fazer algumas pesquisas, não completas, utilizando-se como filtros de consulta sexo, idade, categoria de habilitação, tempo de habilitação entre outros dados que constam no banco de dados de condutores.

Resposta 3: A pretensão é de que o impacto se dê indistintamente sobre todos os condutores habilitados, contudo, é notório que os condutores que exercem atividade remunerada estão, em decorrência de estarem mais tempo no trânsito, mais suscetíveis a práticas infracionais. Nesse caso, 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.

Resposta 4: Como já mencionado, a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir é de competência exclusiva dos DETRAN, os quais possuem o controle dos respectivos processos administrativos, nos quais constam rol de infrações que ensejou a instauração de cada processo. Vale citar, como exemplo, o Estado de São Paulo que instaura, aproximadamente, 200.000 (duzentos mil) processos/mês de suspensão do direito de dirigir ou de cassação da CNH. Com a proposta de aumento da pontuação, conforme já destacamos, haverá a redução da quantidade de processos, possibilitando maior qualidade na tramitação processual e maior eficácia nos resultados pretendidos, já que o foco estará direcionado às condutas de maior risco.

4. Em face do exposto, sugiro a restituição dos presentes autos à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres para ciência e envio à Assessoria Especial do Gabinete do Ministro.

Atenciosamente,

ARNALDO LUIS THEODOSIO PAZETTI

Coordenador-Geral da CGAT

JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES

Diretor



Documento assinado eletronicamente por Arnaldo Luis Theodosio Pazetti, Coordenador-Geral, em 10/07/2019, às 19:05, 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 10/07/2019, às 19:19, 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_imprimir_web&acao_origem=arvore_visualizar&id_documento=1997090&in...

15/07/2019

SEI/MINFRA - 1735056 - Despacho



acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1735056** e o código CRC **4E5A4B9D**.



Referência: Processo nº 50000.020965/2019-13



SEI nº 1735056

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902

Telefone: - www.infraestrutura.gov.br