

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO  
DE LEI Nº 3.267, DE 2019 - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.**

**PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019.**

**(Do Poder Executivo)**

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

**EMENDA AO SUBSTITUTIVO (PARECER) DO RELATOR DADO AO  
PROJETO DE LEI Nº 3.267, DE 2019.**

**EMENDA ADITIVA Nº**

O inciso II, do §4º do artigo 259 da Lei nº 9.503, de 1997, acrescido pelo artigo 1º do substitutivo apresentado pelo relator do Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 259.....

.....

§ 4º .....

I – .....

II – previstas no art. 187, no art. 221, nos incisos I, IV, V, VI, VII, XXI do art. 230, e nos arts. 232, 233, 233-A, 240 e 241, sem prejuízo da aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis;

III – ..... (NR).”

## JUSTIFICAÇÃO

A apresentação desta emenda busca aprimorar o texto do substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 3.267, de 2019, de autoria do Executivo, apoiando-se na razão de que o Código de Trânsito Brasileiro vigente, além de organizar o espaço terrestre onde circulam e coexistem veículos e pessoas, também abriga o aspecto socioeducativo inerente às normas de trânsito, de modo a disciplinar, como norma juridicossocial, a conduta desses atores do trânsito.

Apesar dessa feição socioeducativa, a norma de trânsito é tratada, predominantemente, sob a sua faceta organizacional, não almejando, como missão precípua, a punição propriamente, mas sim a positivação de regras orientadoras de um trânsito mais seguro e consciente.

Sob outro aspecto, é bem verdade que o CTB prevê penalidades decorrentes do cometimento de infrações de trânsito que buscam, igualmente, assegurar a ordem social no ambiente viário, provocando mudanças comportamentais em todos os seus integrantes. Cuida-se do elemento teleológico da sanção administrativa, qual seja: o caráter repressivo-pedagógico.

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

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

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

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

Ou seja, não se ambiciona abrir mão do instrumento sancionatório do Estado a fim de que o descumprimento dos deveres prescritos no CTB fique incólume a consequências jurídicas. Contudo, faz-se necessário sopesar a ideia de proporcionalidade entre a transgressão e a pena correlata, eis que é justamente a régua deste postulado que, por exemplo, mede e separa uma conduta criminosa de uma contravenção penal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

- I - advertência por escrito;
- II - multa;
- III - suspensão do direito de dirigir;
- IV - apreensão do veículo; (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)
- V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- VI - cassação da Permissão para Dirigir;
- VII - freqüência obrigatória em curso de reciclagem.

Por tais razões, embora a violação de certas normas de trânsito não deva desonerar seus transgressores das respectivas penalidades, fato é que algumas infrações - tal como a prevista no art. 187, do CTB - em vista do atual cenário socioeconômico, não podem carregar o rigor das mesmas consequências daquelas infrações oriundas de condutas mais perniciosas e que efetivamente levam perigo à segurança no trânsito e à incolumidade física das pessoas.

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

Nesse sentido, contemple, *in verbis*, o inteiro teor da infração de trânsito que se pretende incluir no inciso II, do §4º do art. 259, do CTB:

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

*I - para todos os tipos de veículos:*

*Infração - média;*

*Penalidade - multa;*

Ora, a infração de trânsito que também se pretende excetuar da regra legal não oferece nenhum risco à segurança no trânsito; suas penalidades apenas incidem sobre o descumprimento de regras administrativas de índole meramente burocrática e organizacional.

Assim, com vistas a perseguir a racionalidade legiferante e buscando compatibilizar a efetividade da norma aos bens jurídicos que ela tutela, apoiamos as alterações propostas através dessa emenda, e contamos com o sufrágio de nossos Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, de dezembro de 2019.

## Deputado Federal

Abou Anni – PSL (SP)