



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
PROJETO DE LEI Nº 11.173, DE 2018

Apensados: PL nº 1.633/2019, PL nº 2.576/2019, PL nº 2.677/2019,
PL nº 3.122/2019, PL nº 3.284/2019, PL nº 3.416/2019, PL nº
3.919/2019, PL nº 5.050/2019, PL nº 593/2019, PL nº 7/2019 e PL
nº 408/2020

Altera as disposições da Lei nº 9.503,
de setembro de 1997, que instituiu o
Código de Trânsito Brasileiro e dá
outras providências.

Autor: Deputado ROBERTO DE
LUCENA

Relatora: Deputada CHRISTIANE DE
SOUZA YARED

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes, por força da alínea "h", inciso XX, art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 11.173, de 2018, do Deputado Roberto de Lucena, e outros onze projetos de lei a ele apensados, tratando de alterações na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O PL nº 11.173, de 2018, altera dispositivos do CTB para incluir exceções com relação à conduta e infrações aplicáveis a "veículos oficiais e particulares que atendam a necessidade ou utilidade pública, bem como, às seguintes categorias profissionais: policiais federais, civis e militares, servidores da administração direta ou indireta que possuem a função de motorista ou tal condição em seu rol de atividades, taxistas e médicos". Prevê, ainda, isenção





tributária para compra de veículos particulares a policiais federais, civis e militares. O Autor argumenta que a natureza peculiar das profissões de policial e médico, bem como as atividades desempenhadas com uso de veículos pelo poder público justificam tratamento especial com relação às regras de circulação e à aplicação de multas aos condutores.

Apensados ao PL nº 11.173, de 2018, encontram-se as seguintes proposições:

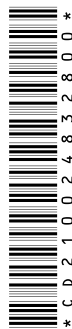
- PL nº 1.633, de 2019, PL nº 3.416, de 2019, e PL nº 5.050, de 2019, que afastam a aplicabilidade do sistema de pontuação previsto no art. 259 nos casos de infrações relacionadas à identificação, registro e licenciamento do veículo, ao tráfego em horário não autorizado e a não comunicação de perda total. Argumentam os autores que esse tipo de infração “apresenta características notadamente administrativas”, e “não comprometem a segurança no trânsito” o que justificaria não se computar pontos para os condutores que as cometem;
- PL nº 2.576, de 2019, que aumenta a quantidade de pontos máxima a ser acumulada pelo condutor antes de ter seu direito de dirigir suspenso: de 20 para 40. A justificação menciona a existência de ‘indústria da multa’, a importância da habilitação para algumas classes de condutores e a intensificação do uso do automóvel nos dias atuais;
- PL nº 2.677, de 2019, que amplia o prazo de defesa e recurso e o limite de pontuação dos motoristas que exercem atividade remunerada na condução de





veículos. A justificação sustenta que a natureza da atividade de caminhoneiro o obriga a ficar longe de seu domicílio por longos períodos, o que dificulta o exercício do direito de defesa;

- PL nº 3.122, de 2019, que estabelece nova pontuação para as quatro categorias de infrações previstas no Código. As infrações gravíssimas passariam a computar seis pontos, as graves, três, as médias, dois e as leves, um ponto. O PL nº 593, de 2019, por sua vez, propõe alteração da mesma natureza, sugerindo cinco, três, dois e um ponto, respectivamente. Os autores mencionam a alta carga tributária no País e a suposta existência da 'indústria da multa' para justificar suas proposições;
- PL nº 3.284, de 2019, que sugere nova forma de contabilização dos pontos para condutores que exercem atividade remunerada em veículo, na qual cada uma das quatro naturezas de infração previstas no art. 259 teria sua soma individualizada, bem como o limite de 40 pontos para cada. A justificação destaca a importância da habilitação para essa categoria de condutores, cuja suspensão representa impossibilidade de trabalhar;
- PL nº 3.919, de 2019, que afasta a aplicabilidade da penalidade de suspensão do direito de dirigir decorrente do atingimento da contagem de 20 pontos, quando o condutor exercer "atividade de motoristas profissionais". O Autor sustenta que a habilitação, para o motorista profissional, "é o seu





instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua profissão”;

- O PL nº 7, de 2019, que eleva para 50 a quantidade de pontos máxima a ser acumulada pelo condutor, antes de ter seu direito de dirigir suspenso. Nos casos de condutores que exercem atividade remunerada em veículo, o limite proposto é de 100 pontos. O Autor considera o limite atualmente em vigor “muito rigoroso” e “injusto com os profissionais que atuam nos táxis e veículo de aluguel”.
- PL nº 408, de 2020, que estabelece a isenção das penalidades de infrações cometidas em estado de necessidade ou de perigo.

Além da apreciação de mérito por parte da Comissão de Viação e Transportes, a matéria terá o mérito e a adequação financeira avaliados pela Comissão de Finanças e Tributação e a constitucionalidade e juridicidade avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A matéria tramita em regime ordinário, sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os projetos de lei aqui apreciados visam a modificar o Código de Trânsito Brasileiro. Em essência, os projetos sugerem as seguintes alterações:



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Christiane de Souza Yared

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210024832800>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 201 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5201/3201 | dep.christianedesouzayared@camara.leg.br



* C D 2 1 0 0 2 4 8 3 2 8 0 0 *



- Exceções com relação à conduta e infrações aplicáveis a “veículos oficiais e particulares que atendam a necessidade ou utilidade pública, policiais federais, civis e militares, servidores da administração direta ou indireta que possuem a função de motorista, taxistas e médicos.” (PL nº 11.173/2018);
- Aumento da quantidade de pontos máxima a ser acumulada pelo condutor antes de ter seu direito de dirigir suspenso (PL nº 11.173/2018, PL nº 7/2019, PL nº 593/2019, PL nº 2.576/2019, PL nº 2.677/2019, PL nº 3.284/2019, PL nº 3.919/2019¹);
- Diminuição nos pontos correspondentes a cada uma das quatro naturezas de infrações previstas no Código (PL nº 593/2019, PL nº 3.122/2019, PL nº 11.173/2018);
- Afastamento da aplicabilidade do sistema de pontuação nos casos de infrações relacionadas à identificação, registro e licenciamento do veículo, ao tráfego em horário não autorizado e a não comunicação de perda total (PL nº 5.050/2019, PL nº 3.416/2019, PL nº 1.633/2019);
- Ampliação do prazo de defesa e recurso para motoristas que exercem atividade remunerada em veículo (PL nº 2.677/2019).
- Extinção da penalidade nos casos em que a infração tenha sido cometida em “estado de necessidade”.

1 O PL nº 3.919/2019 propõe apenas exceção no caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais.





A principal razão de existir do Código de Trânsito Brasileiro é organizar a circulação de veículos nas vias do País, para que essa se dê em condições seguras. Todas as determinações do Código, direta ou indiretamente, visam à construção do trânsito seguro que nossa sociedade almeja. Nesse sentido, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito — Pnatrans — estabelece, em seu Pilar 4 — Esforço Legal —, a Iniciativa 1: Viabilizar a aprovação de instrumentos legais que favoreçam a segurança viária.

Sob essa perspectiva e imbuída da convicção de que o trânsito no Brasil, no qual mais de 30 mil pessoas perdem a vida a cada ano, ainda está longe de apresentar o nível de segurança que desejamos, passo a apreciar essas propostas.

O impacto causado por um veículo sobre o corpo humano é, frequentemente, fatal, independentemente de quem esteja conduzindo o veículo ou a quem ele pertença. Limites de velocidade, regras de preferência e as demais normas de circulação existem para proteger não somente o condutor, mas todos que com ele compartilham a via. Por mais nobre que seja a atividade de policiais, agentes públicos, médicos, caminhoneiros e taxistas, a segurança viária deve prevalecer. Assim, qualquer condutor que viole a conduta estabelecida pelo Código deve responder por suas infrações, pagar as multas aplicáveis e ter pontos computados, uma vez que se trata de mecanismos cujo único objetivo é educar condutores e reprimir condutas perigosas e indesejadas.

Não se excluem desse cenário aqueles que cometem infrações em “estado de necessidade”. A segurança no trânsito é a regra e entendemos que urgências médicas e transporte de mulheres em trabalho de parto são situações excepcionais, cuja frequência com que ocorrem não justifica a introdução de exceção na norma. Tal





sorte de dispositivo poderia ter efeito colateral no qual veríamos tentativas de anulação de infrações explorando a subjetividade da expressão “estado de necessidade” que, ainda que, segundo o Autor, consolidada na jurisprudência, seria de difícil avaliação no âmbito administrativo. A situação citada como exemplo na qual “pessoas suspeitas se aproximam do veículo” é extremamente subjetiva e de difícil comprovação junto ao órgão de trânsito. Como bem destaca o Autor, o judiciário continua disponível àqueles que considerarem injusta a autuação.

Nesse sentido, também não são bem-vindas alterações que visam a diminuir os pontos correspondentes a cada uma das quatro naturezas de infrações previstas no Código ou aumentar a quantidade de pontos máxima a ser acumulada pelo condutor antes de ter seu direito de dirigir suspenso. É importante perceber que o sistema de pontuação cumpre função essencial, ao operar como mecanismo de inibição da reincidência de comportamentos inadequados. Diante disso, qualquer alteração que permita o cometimento de mais infrações antes da suspensão da habilitação significa aumento da tolerância com os que insistem em desrespeitar as normas, e a consequente degradação da segurança no trânsito.

Com relação às normas consideradas “administrativas” ou “não relacionadas à segurança”, é preciso admitir que algumas delas, de fato, não devem computar “pontos na carteira” do infrator. É consenso internacional² que um sistema de pontos considerado eficiente deve apresentar proporcionalidade entre a gravidade da infração e a quantidade de pontos atribuíveis. Em harmonia com essa linha de pensamento, o Congresso Nacional recentemente aprovou alterações no CTB que implementam o teor das sugestões

2 Klipp S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E., et al. (2011). European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions. Deliverable 1 of the EC project BestPoint.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

apresentadas nos PL nº 5.050/2019, PL nº 3.416/2019, PL nº 1.633/2019 e PL nº 2.677/2019. A Lei nº 14.071, de 2020, ampliou prazos para indicação do real infrator e para a defesa nos casos de autuação. Também tratou de criar exceção no cômputo de pontos nos casos de "infrações administrativas". Assim, o mérito dessas proposições já se encontra na legislação em vigor.

Pelo exposto, seja por sermos contrários ao mérito ou por as alterações sugeridas já se encontrarem em vigor, votamos pela **rejeição** dos PL nº 2.677/2019, PL nº 5.050/2019, PL nº 3.416/2019, PL nº 1.633/2019, PL nº 11.173/2018, PL nº 2.576/2019, PL nº 3.122/2019, PL nº 3.284/2019, PL nº 3.919/2019, PL nº 593/2019, PL nº 7/2019 e PL nº 408, de 2020.

Sala da Comissão, em de de 2021.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PL-PR



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Christiane de Souza Yared

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210024832800>

Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 201 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5201/3201 | dep.christianedesouzayared@camara.leg.br

