



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO GUSTAVO GAYER –
PL/GO

Apresentação: 13/12/2023 15:37:08.547 - MESA

RIC n.3017/2023

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES Nº , DE 2023
(Do Sr. Gustavo
Gayer)

Solicita informações ao Sr. Ministro dos Transportes, acerca da implantação do artigo 261 § 10 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que determina que o processo de suspensão do direito de dirigir deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa, e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com base no art. 50, § 2º, da Constituição Federal e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno, sejam solicitadas informações ao Sr. Ministro dos Transportes, acerca da implantação do artigo 261 § 10 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que determina que o processo de suspensão do direito de dirigir deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa, e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa.

Com o objetivo de instruir as informações relativas a este requerimento de informações, solicito que sejam respondidos os seguintes questionamentos:



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237948780800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gustavo Gayer



* C D 2 3 7 9 4 8 7 8 0 8 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO GUSTAVO GAYER –
PL/GO

Apresentação: 13/12/2023 15:37:08.547 - MESA

RIC n.3017/2023

- 1) Quais as providências que estão sendo adotadas pela Senatran para disponibilizar aos órgãos e entidades de trânsito acesso ao sistema RENACH para consulta ao endereço do condutor para envio das notificações referente a Suspensão do Direito de Dirigir (SDD) e para registro da infração e penalidade da SDD aplicada com base no art. 261 § 10 do CTB?
- 2) Em que fase se encontro os acordos com os Órgãos e entidades de trânsito, para liberação de acesso aos sistemas responsáveis pela aplicação da referida penalidade de SDD? Qual o prazo definido para o início das imposições dessas penalidades?
- 3) Já foram realizadas reuniões com os DETRAN e com os órgãos que passarão a ter a competência de aplicação da suspensão do direito de dirigir, para definir os procedimentos que deverão ser observados?
- 4) Qual o planejamento adotado pela Senatran, para o início do processo concomitante de penalidade de multa e SDD a partir de 1º de janeiro de 2024?
- 5) A SENATRAN considera que os municípios não têm condições de aplicar a suspensão do direito de dirigir? Se sim, quais os fundamentos? E, se estes fundamentos não seriam os mesmos para aplicadas das penalidades de multas de trânsito?



* C D 2 3 7 9 4 8 7 8 0 8 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO GUSTAVO GAYER –
PL/GO

Apresentação: 13/12/2023 15:37:08.547 - MESA

RIC n.3017/2023

- 6) É de conhecimento da SENATRAN que alguns Estados estariam analisando o mérito do auto de infração e também o processo de aplicação da penalidade de multa, mesmo já tendo se encerrado a fase administrativa respectiva? Pela nova redação do CTB estaria ocorrendo invasão de competência? Quais ações a Senatran está adotando para evitar que isso continue acontecendo? Se fosse constatada irregularidade no auto de infração ou no processo de aplicação da penalidade de multa não seria o caso da autoridade rever o ato e determinar que retorne o processo à origem para avaliação quanto ao cancelamento do auto de infração?
- 7) A Senatran está acompanhando os Estados que não estão autuando processos de SDD decorrentes de autos de infrações lavrados em outros Estados ou por outros órgãos de trânsito? Se sim, quais os procedimentos que adotando para corrigir imediatamente este descumprimento do CTB?
- 8) Qual a quantidade de autos de infrações registrados no RENAINF que tenham como consequência a suspensão do direito de dirigir concomitantemente à penalidade de multa? Solicito relatório que contemple os anos de (2016, 2017, 2018, 2019 e 2020); sua UF; Por esfera de governo responsável (Federal, estadual e municipal); por Órgãos e Entidades do Sistema



* C D 2 3 7 9 4 8 7 8 0 8 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO GUSTAVO GAYER –
PL/GO

Apresentação: 13/12/2023 15:37:08.547 - MESA

RIC n.3017/2023

Nacional de Trânsito; e, ainda, desses autos de infração, quantos tiveram a penalidade de suspensão do direito de dirigir aplicada ou estão em processo de aplicação?

Por fim, solicita-se o fornecimento de informações complementares que o senhor Ministro, entenda como relevantes, para demais esclarecimentos quanto ao tema supracitado.

JUSTIFICAÇÃO

O sistema de trânsito brasileiro é um dos que mais mata no mundo. Todos nós sabemos. E medidas foram adotadas ao longo dos anos para que os infratores pudessem, de fato, sofrer as consequências de suas ações. O aperfeiçoamento da legislação de trânsito tem sido uma medida adotada pelo Parlamento Brasileiro para fazer frente a essa triste realidade. Inclusive, foi a partir de proposta da Câmara dos Deputados (autor o então Deputado Federal Beto Albuquerque) que se instituiu o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que já está regulamentado no âmbito do CONTRAN. Dentre as diversas alterações legislativas apresentadas e que foram aperfeiçoadas, destaca-se a suspensão do direito de dirigir - SDD (art. 256, inciso III CTB).

O Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu duas situações em que seria aplicável a SDD administrativamente: por acúmulo de pontos ou quando prevista especificamente no dispositivo infracional.

A SDD por pontos tem relação com a prática reiterada de infrações no período de 12 meses. Já a SDD por infração tem relação com a gravidade da infração cometida. Quis o legislador que aquele



* C D 2 3 7 9 4 8 7 8 0 8 0 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO GUSTAVO GAYER –
PL/GO

Apresentação: 13/12/2023 15:37:08.547 - MESA

RIC n.3017/2023

condutor que comete uma infração de alto risco de acidente devesse ter a SDD aplicada com maior celeridade. Esta penalidade segue um rito adequado, com o DETRAN de registro da CNH do infrator recebendo os pontos gerados pelas multas aplicadas até que a pontuação limite fosse alcançada. Neste caso, o DETRAN autua o processo de SDD.

Já no caso da SDD por infração tínhamos uma situação completamente anacrônica, visto que o texto infracional previa as penalidades de multa e de suspensão do direito de dirigir como consequência do auto de infração, mas todo o processo do fato gerador transcorria apenas para o proprietário do veículo e este, se entendesse necessário, transmitiria o fato ao condutor infrator (ex. art. 165 do CTB). Depois de concluído o processo da multa, o DETRAN poderia instaurar o processo de SDD para um infrator que sequer teve oportunidade de defesa na fase da infração. Além disso, não havia a vinculação da multa à SDD, embora fosse isso que constava no texto infracional, logo, um DETRAN poderia não autuar o processo e ficar tudo normal, com o órgão arrecadando a multa, mas o infrator não respondendo efetivamente com consequência na sua CNH.

Era estranho um órgão processar a multa e outro a SDD quando o fato gerador é o mesmo. Comparando com o capítulo dos crimes de trânsito do CTB, especificamente o art. 306, verifica-se que, para a conduta praticada, são previstas as seguintes penas: **detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor**. Nesse contexto, não se vislumbra a possibilidade de se autuar dois ou três processos: um para a detenção, outro para a multa e outro para a suspensão. Cada um sendo julgado por um juiz diferente ou em jurisdições diferentes. Não! O mesmo juiz julga o fato típico e aplica as



* C D 2 3 7 9 4 8 7 8 0 8 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO GUSTAVO GAYER –
PL/GO

Apresentação: 13/12/2023 15:37:08.547 - MESA
RIC n.3017/2023

penalidades cabíveis. Inclusive, ao aplicar a penalidade de suspensão da CNH, encaminha o processo para o DETRAN cumprir o que foi decidido.

Além disso, o modelo que vigorava era ineficiente, porque o legislador entendeu que determinadas infrações mereceriam uma reprimenda maior, razão pela qual diferenciou claramente a SDD por pontos da SDD por infração. Infelizmente, por falha do próprio CTB, a competência para o processo de SDD constava apenas para o DETRAN.

Para resolver essa situação e dar maior celeridade na punição dos infratores que colocam em risco a segurança do trânsito, foram apresentadas pelo Deputado Federal Hugo Leal propostas de modificação das competências para que os órgãos que aplicam a penalidade de multa possam também aplicar a penalidade de SDD por infração. A primeira proposta redundou na inclusão do § 10 no art. 261 do CTB com a previsão de que os processos de SDD e de multa seriam instaurados concomitantemente. No entanto, como os artigos das competências específicas dos órgãos de trânsito não foram modificados, o CONTRAN, quando regulamentou a matéria entendeu que somente haveria essa concomitância quando a competência pela multa fosse do próprio DETRAN (Resoluções CONTRAN nº 723/2018 e nº 844/2021).

A fim de pacificar a matéria, o Deputado Hugo Leal apresentou nova proposta, agora incluindo as competências dos órgãos autuadores e prevendo que esses processos de SDD por infração tramitariam concomitantemente com os processos de multa, pelo próprio órgão autuador. Tal proposta culminou com a edição da Lei nº 14.071/2020. A referida Lei alterou o CTB para prever que “o processo de suspensão do direito de dirigir (por infração) [...] deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa, e ambos serão de competência do órgão ou entidade



* C D 2 3 7 9 4 8 7 8 0 8 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO GUSTAVO GAYER –
PL/GO

Apresentação: 13/12/2023 15:37:08.547 - MESA

RIC n.3017/2023

responsável pela aplicação da multa". Além disso, foram incluídas as competências nos artigos 20, 21, 22 e 24 do CTB. Havia previsão de que essas novas competências entrassem em vigor em abril de 2021.

As alterações inseridas no CTB também previram que a aplicação da penalidade de SDD seria comunicada ao órgão máximo executivo de trânsito da União (atualmente, Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN). Para que se tornasse exequível, havia necessidade de ajustes nos sistemas da SENATRAN, especialmente RENAINF e RENACH, para que a penalidade pudesse ser inserida e executada. Ao que parece, isso não aconteceu, tendo em vista que no ano seguinte foi publicada a Lei nº 14.229/2021, inserindo o art. 338-A no CTB, estabelecendo que as novas competências seriam atribuídas aos órgãos de trânsito dos arts. 21 e 24 a partir de 1º de janeiro de 2024.

A prorrogação seria para que os ajustes fossem feitos para que tanto as notificações quanto os sistemas fossem adaptados para a aplicação da SDD por infração. No entanto, passados mais de dois anos entre a Lei nº 14.071/2020 e a Lei nº 14.229/2021, constata-se que estamos na mesma situação. Diversos órgãos de trânsito têm entrado em contato, demonstrando a preocupação em que, a partir de 1º de janeiro de 2024, se nada for feito, a penalidade de SDD decorrente de infração não será mais aplicada no Brasil. Tal situação coloca em grave risco a segurança do trânsito, considerando que essas infrações são as que mais impactam na ocorrência de sinistros de trânsito, inclusive com vítimas (ex.: embriaguez ao volante, racha, excesso de velocidade em mais de 50%, etc.).

É necessário que esse Ministério tome providências urgentes para a solução desse grave problema. A criação do processo único ou





CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO GUSTAVO GAYER –
PL/GO

Apresentação: 13/12/2023 15:37:08.547 - MESA

RIC n.3017/2023

concomitante para aplicação da suspensão do direito de dirigir por infração foi uma grande conquista para a sociedade, visto que a penalidade seria aplicada com maior celeridade e segurança. Todavia, pela aparente inércia dos órgãos e entidades envolvidos, chegamos ao final de 2023 com um problema ainda maior, que é o fato de que os DETRAN deixarão de ter a competência, mas os demais órgãos de trânsito não poderão aplicar essa importante penalidade.

Não é demais lembrar que o Brasil está implantando o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), com meta de redução de mortes em 50% até 2030. Mas do que os índices, precisamos nos preocupar com a vida.

Sala das Sessões, em 12 de dezembro de 2023.

Deputado **GUSTAVO GAYER**
PL/GO



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD237948780800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gustavo Gayer



* C D 2 3 7 9 4 8 7 8 0 8 0 0 *