



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 4.603-B, DE 2019**

**(Do Sr. Felipe Rigoni)**

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para prever multa aplicável à pessoa jurídica cuja média de pontos acumulados devido a infrações cometidas por condutores de veículos a ela pertencentes atingir a contagem de vinte pontos; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela rejeição (relator: DEP. GUIGA PEIXOTO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. HUGO LEAL).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E  
SERVIÇOS;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

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, para prever multa aplicável à pessoa jurídica cuja média de pontos acumulados devido a infrações cometidas por condutores de veículos a ela pertencentes seja maior que vinte.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 268-A:

“Art. 268-A Será aplicada multa à pessoa jurídica cuja média da pontuação correspondente a infrações cometidas com quaisquer veículos de sua propriedade atingir a contagem de 20 (vinte) pontos no período de 12 (doze) meses.

§ 1º O valor da multa prevista no *caput* será três vezes o valor da multa correspondente à infração de natureza gravíssima, multiplicado pela quantidade de veículos aos quais as infrações do período estiverem relacionadas.

§ 2º A aplicação da multa prevista no *caput* elimina os pontos computados para fins de cálculo da média subsequente.

§ 3º A pessoa jurídica locadora de veículos terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentar, na forma que dispuser o CONTRAN, a identificação da pessoa jurídica locatária correspondente, quando for o caso. ”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro trouxe normas que, há mais de 20 anos, têm contribuído para o aumento da segurança e da eficiência do trânsito no País. O sistema de pontuação por infração, introduzido pelo Código, representa importante inovação que oferece mecanismo capaz de desencorajar a reincidência de conduta inadequada por parte dos condutores, ao impor punição adicional àquele que reiteradamente comete infrações no trânsito.

O alcance desse importante instrumento se limita aos condutores. A pontuação é atribuída a cada motorista que, individualmente, pode vir a ser penalizado caso as infrações por ele cometidas lhe gerem pontos que somados superem o limite estabelecido.

Entretanto, boa parcela dos veículos em circulação pertence e está a serviço de pessoas jurídicas. Os motoristas, enquanto conduzem esses veículos, seguem as diretrizes dessas empresas e os caminhões, carros e motos passam a ser espécie de extensão móvel da companhia.

Sob esse ponto de vista, entendemos que a pessoa jurídica proprietária do veículo não pode ficar alheia ao comportamento dos seus motoristas

no trânsito. Qualquer colaborador, independentemente da função exercida, recebe orientação sobre a conduta esperada e a empresa se responsabiliza por sua atuação. Da mesma forma, o motorista precisa ser orientado sobre como a empresa espera que ele se comporte e as infrações cometidas precisam provocar efeitos na pessoa jurídica. Vale destacar que não são raros os casos em que as empresas excedem limites de carga, disponibilizam veículos em condições irregulares, ou mesmo pressionam seus motoristas por agilidade na condução, o que pode incentivá-los a conduzir perigosamente ou desrespeitar limites de velocidade.

Assim, esse projeto visa a desencorajar esse tipo de comportamento por parte das companhias ao mesmo tempo que incentiva ações de conscientização dos seus colaboradores com relação à prática da direção defensiva e ao respeito à legislação de trânsito. Uma vez que contratam motoristas e colocam seus veículos em circulação, não se pode negar que essas empresas também fazem parte do trânsito e, portanto, precisam dar sua contribuição para a garantia da ordem e da segurança em nossas vias.

Pelo exposto, e por acreditar que a medida contribuirá para a construção de um trânsito mais seguro, rogo aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 20 de agosto de 2019.

Deputado FELIPE RIGONI

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

.....  
**CAPÍTULO XVI**  
**DAS PENALIDADES**  
.....

Art. 268. O infrator será submetido a curso de reciclagem, na forma estabelecida pelo CONTRAN:

- I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;
- II - quando suspenso do direito de dirigir;
- III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
- IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
- V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;
- VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.

## CAPÍTULO XVII DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

- I - retenção do veículo;
  - II - remoção do veículo;
  - III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
  - IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;
  - V - recolhimento do Certificado de Registro;
  - VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
  - VII - (VETADO);
  - VIII - transbordo do excesso de carga;
  - IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
  - X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.
  - XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular. (Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998)
- § 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e sem agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.
- § 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.
- § 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.
- § 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber.

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.603/19, de autoria do nobre Deputado Felipe Rigoni, acrescenta um art. 268-A à Lei nº 9.503, de 23/09/97 – Código de Trânsito Brasileiro, de modo a prever multa aplicável à pessoa jurídica cuja média de pontos acumulados no período de doze meses devido a infrações cometidas por condutores de veículos a ela pertencentes seja maior que vinte. O § 1º do novel dispositivo determina que o valor da multa será três vezes o valor da multa correspondente à infração de natureza gravíssima, multiplicado pela quantidade de veículos aos quais as infrações do período estiverem relacionadas. Já o § 2º estipula que a aplicação da multa elimina os pontos computados para fins de cálculo da média subsequente. Por fim, o § 3º define que a pessoa jurídica locadora de veículos terá quinze dias de prazo,

após a notificação da autuação, para apresentar, na forma que dispuser o CONTRAN, a identificação da pessoa jurídica locatária correspondente, quando for o caso.

Na justificação do projeto, o ilustre Autor registra que o Código de Trânsito Brasileiro trouxe normas que, há mais de 20 anos, têm contribuído para o aumento da segurança e da eficiência do trânsito no País. Em suas palavras, o sistema de pontuação por infração, introduzido pelo Código, representa importante inovação que oferece mecanismo capaz de desencorajar a reincidência de conduta inadequada por parte dos condutores, ao impor punição adicional àquele que reiteradamente comete infrações no trânsito.

Lembra, porém, que a pontuação é atribuída aos condutores pessoas físicas. Ressalta que boa parcela dos veículos em circulação pertence e está a serviço de pessoas jurídicas, e os motoristas, enquanto conduzem esses veículos, seguem as diretrizes dessas empresas e os caminhões, carros e motos passam a ser uma espécie de extensão móvel da companhia. Sob esse enfoque, entende o Parlamentar que a pessoa jurídica proprietária do veículo não pode ficar alheia ao comportamento dos seus motoristas no trânsito. Desta forma, no seu entender, o condutor precisa ser orientado sobre como a empresa espera que ele se comporte e as infrações cometidas precisam provocar efeitos na pessoa jurídica.

O Projeto de Lei nº 4.603/19 foi distribuído em 10/09/19, pela ordem, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária. Encaminhada a proposição ao nosso Colegiado na mesma data, recebemos, em 01/10/19, a honrosa missão de relatar a matéria. Não se lhe apresentaram emendas até o final do prazo regimental a tanto destinado, em 16/10/19.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

O projeto submetido ao nosso exame trata de um tema relevante para o Brasil: a questão dos trágicos números da violência e da imprudência de nosso trânsito.

A proposição em tela busca estabelecer um critério de apenamento de pessoas jurídicas proprietárias de veículos que tenham cometido infrações previstas no Código Nacional de Trânsito. Nas justificação do projeto o Autor aduz que os motoristas, enquanto conduzem os veículos de propriedade de pessoas jurídicas, seguem as diretrizes dessas empresas, e os caminhões, carros e motos passam a ser uma espécie de extensão móvel da companhia. Sob esse enfoque, entende o

Parlamentar que a pessoa jurídica proprietária do veículo não pode ficar alheia ao comportamento dos seus motoristas no trânsito. Desta forma, no seu entender, o motorista precisa ser orientado sobre como a empresa espera que ele se comporte e as infrações cometidas precisam provocar efeitos na pessoa jurídica.

Para tanto, a iniciativa sob escrutínio prevê a aplicação de multa à pessoa jurídica cuja média por veículo de pontos acumulados no período de doze meses devido a infrações cometidas por condutores a ela vinculados seja maior que vinte. Determina, ainda, que o valor da multa será três vezes o valor da multa correspondente à infração de natureza gravíssima, multiplicado pela quantidade de veículos aos quais as infrações do período estiverem relacionadas.

Todavia, observa-se que o texto ora proposto não menciona como será realizado a contabilização das infrações dos usuários dos veículos ou como esta média seria calculada, determinando, tão somente, a penalidade será aplicada no caso de a pontuação ultrapassar 20 pontos, significa dizer que o projeto não delimitou se os pontos foram ou não adquiridos pelo condutor: a) em decorrência da prestação do serviço; b) utilizando seu veículo particular para seu uso; ou c) utilização do veículo da empresa, mas fora do contexto do trabalho. Na proposição, inexistente segregação da pontuação atribuída a cada motorista por veículo. Desta forma, se o motorista atingir mais de 20 pontos na sua carteira, adquiridos integralmente em seu horário de lazer, a pessoa jurídica que o contratou será penalizada mesmo que não tenha “contribuído” ou se responsabilizado por este mau comportamento.

Portanto, a forma proposta pelo projeto dá azo a interpretações nebulosas, visto que o texto tão somente determina que será aplicada a multa “ *à pessoa jurídica cuja média da pontuação corresponde a infrações cometidas com quaisquer veículos de sua propriedade atingir a contagem de 20 (vinte) pontos no período de 12 (doze) meses*”.

Subtende-se, da leitura do dispositivo, que a pontuação seria aquela adquirida pela pessoa jurídica, o que é impossível uma vez que não há fundamento legal de aplicação de pontuação para empresas.

Acentua-se, ainda que se considerasse a pontuação do usuário do veículo para contabilização da multa, esta transferência de responsabilidade pela pontuação não seria possível tendo em vista que as multas possuem caráter personalíssimo, não podendo ser transmitidas para pessoas jurídicas. Aliás, é da própria redação do art. 257, § 3º, do CTB o fundamento de que as sanções punitivas são de exclusiva responsabilidade do condutor, a saber: “*Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.*”

O CTB diz claramente que a responsabilidade é pessoal. A proposta, da forma como está resvala em possível conforme normativo porquanto tendente a ferir o princípio da pessoalidade da pena, vez que as sanções de trânsito objetivam educar o infrator, e não gerar renda ao Estado. E, sob esse enfoque, todo ato



administrativo que se desvia do fim colimado, emana ilegalidade.

Nesse esopeque, nas palavras do professor Marcio Maidame: *“Penalidade imposta que não é cobrada do infrator, pelo simples argumento de que o proprietário é responsável pelos ônus que recaiam sobre o bem, tem seu caráter punitivo desfigurado, apresentando-se como mais uma fonte de arrecadação, caracterizando, então, o desvio de finalidade”*. Ainda, como bem assentado pelo Desembargador Nagib Slaibi Filho: *“as penalidades de trânsito não se travestem em obrigações propter rem, posto que a responsabilidade, neste caso, é personalíssima”*.

Noutro giro, cumpre registrar que a Lei nº 9.503/97 já contempla a responsabilização das empresas cujos veículos tenham sido utilizados de forma a caracterizar uma infração ao Código Nacional de Trânsito. Mais especificamente, os §§ 7º e 8º do art. 257 preconizam que:

*“§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o principal condutor ou o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo.”*

*“§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses”*.

Desta forma, nos termos da Lei nº 9.503/97, cometida uma infração, a empresa proprietária do veículo terá o prazo de quinze dias para identificar o condutor, situação em que a este será imposta a penalidade. Após este prazo, não sendo identificado o condutor, a responsabilidade pela penalidade caberá à pessoa jurídica. Neste caso, a empresa será apenada com duas parcelas: **(i)** a multa originária; e **(ii)** uma nova multa, no valor da multa originária multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas por aquele veículo no prazo de doze meses.

A alteração sugerida pelo projeto em análise no Código Nacional de Trânsito significaria, portanto, uma segunda forma de apenamento para as empresas, independentemente de o condutor ser identificado. A implementação dessa iniciativa representaria mais um flagrante desestímulo à iniciativa privada que já se encontra cansada de padecer em nosso país.

Embora estejamos de acordo com o objetivo principal do projeto sob comento, acreditamos que a alternativa escolhida pode não ser a mais oportuna.

Deve-se notar que a sistemática vigente já provê fortes incentivos para a conscientização tanto dos condutores quanto das empresas. De fato, se identificado, caberá ao motorista o pagamento da multa. Se, porém, não se proceder



à identificação do infrator, a pessoa jurídica será apenada de forma progressiva: caberá à empresa a responsabilidade pelo pagamento de duas vezes o valor da multa originária na primeira infração em doze meses; três vezes o valor da multa originária (a multa originária, propriamente dita, mais duas vezes esse valor) na segunda infração em doze meses; quatro vezes o valor da multa ordinária na terceira infração em doze meses; e assim por diante. Assim, mesmo que severa, o critério de pena vigente guarda proporcionalidade entre a natureza da infração cometida e o valor da multa.

A sistemática oferecida pela proposição sob exame, porém, não preserva tal relação. Com efeito, nos termos do projeto em pauta, o valor da multa adicional seria o triplo do valor da multa correspondente à infração gravíssima, multiplicado pela quantidade de veículos aos quais as infrações do período estiverem relacionadas – independentemente da natureza da infração efetivamente cometida por cada veículo.

Ademais, a proposição mantém a vigência dos §§ 7º e 8º do art. 257 do Código de Trânsito Brasileiro. Vale dizer, se implementada esta iniciativa, as empresas seriam duplamente apenadas: pela sistemática vigente e pela inovação trazida pelo projeto.

Nessas condições, em nossa opinião, do ponto de vista econômico, se estaria castigando excessivamente as empresas proprietárias de veículos, já sobrecarregadas – como de resto, todo o setor produtivo brasileiro – por uma carga tributária tão esmagadora quanto iníqua.

Por estes motivos, votamos pela **rejeição do Projeto de Lei nº 4.603, de 2019**, louvadas, porém, as elogiosas intenções de seu ilustre Autor.

É o voto, salvo melhor juízo.

Sala da Comissão, em 06 de novembro de 2019.

**Deputado GUIGA PEIXOTO**  
**Relator**

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

## PROJETO DE LEI Nº 4.603, DE 2019

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.603/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Guiga Peixoto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Otto Alencar Filho - Presidente, Marco Bertaiolli e Capitão Fábio Abreu - VicePresidentes, Amaro Neto, Augusto Coutinho, Dra. Vanda Milani, Eli Corrêa Filho, Glaustin da Fokus, Guiga Peixoto, Helder Salomão, Hercílio Coelho Diniz, Joenia Wapichana, Lourival Gomes, Zé Neto, Alê Silva, Alexis Fonteyne, Enio Verri, Fabio Reis, Geninho Zuliani, Hugo Leal, João Maia, Joaquim Passarinho, José Ricardo, Josivaldo Jp, Juninho do Pneu e Laercio Oliveira.

Sala da Comissão, em 24 de março de 2021.

Deputado OTTO ALENCAR FILHO

Presidente





## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 4.603, DE 2019

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para prever multa aplicável à pessoa jurídica cuja média de pontos acumulados devido a infrações cometidas por condutores de veículos a ela pertencentes atingir a contagem de vinte pontos.

**Autor:** Deputado FELIPE RIGONI

**Relator:** Deputado HUGO LEAL

## I - RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão o Projeto de Lei nº 4.603, de 2019, que propõe alterar a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para prever multa aplicável à pessoa jurídica cuja média de pontos acumulados devido a infrações cometidas por condutores de veículos a ela pertencentes atingir vinte pontos.

Por meio do referido projeto, o Autor propõe a aplicação de sanção pecuniária de três vezes o valor da multa correspondente às infrações gravíssimas previstas no CTB, para as empresas cuja média de pontuação das infrações cometidas em veículos de sua propriedade ultrapassar vinte pontos.

Na justificação, argumenta quanto à necessidade de se evitar que as pessoas jurídicas submetam os condutores de seus veículos ao cometimento de infrações reiteradas, como o transporte de mercadorias em situação de excesso de peso. Com esse objetivo, aduz que a medida proposta contribuirá para encorajar as empresas a orientarem seus condutores quanto ao respeito à legislação de trânsito.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Apresentação: 26/11/2024 18:14:04.130 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 4603/2019  
PRL n.1

A proposição foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços e de Viação e Transportes, às quais compete proferir parecer de mérito, conforme o art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD); e de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme o art. 54 do RICD.

Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, a matéria recebeu parecer pela rejeição.

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e o regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão. É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em exame trata da inserção no CTB da previsão de aplicação de multa às empresas cujos veículos sejam utilizados para o cometimento reiterado de infrações.

Apesar de reconhecermos a boa intenção do ilustre Autor de encorajar a classe empresarial a atuar na promoção de trânsito mais seguro no Brasil, entendemos que a proposição apresentada não deve prosperar, com base nas percepções apresentadas a seguir.

De início, convém observar que a Lei nº 9.503, de 1997, estabelece, em seu art. 257, que recai ao condutor a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo, o que denota o caráter personalíssimo dessas multas, não sendo possível transferir esse ônus ao proprietário do automóvel, que, segundo o mesmo dispositivo legal, responde pelas infrações relacionadas à prévia regularização e preenchimento das condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre.



*Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.*

*(...)*

*§ 2º Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.*

*§ 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.*

Com base nessa alocação de responsabilidades, o CTB estabelece a obrigatoriedade de identificação do condutor do veículo, sob pena de se considerar infrator seu principal condutor, ou, em sua ausência, o proprietário do veículo, que será penalizado por não haver informado o condutor com multa adicional, agravada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

*Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.*

*(...)*

*§ 7º Quando não for imediata a identificação do infrator, o principal condutor ou o proprietário do veículo terá o prazo de 30 (trinta) dias, contado da notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o Contran, e, transcorrido o prazo, se não o fizer, será considerado responsável pela infração o principal condutor ou, em sua ausência, o proprietário do veículo.*

*§ 8º Após o prazo previsto no § 7º deste artigo, se o infrator não tiver sido identificado, e o veículo for de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a*





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

*originada pela infração, cujo valor será igual a 2 (duas) vezes o da multa originária, garantidos o direito de defesa prévia e de interposição de recursos previstos neste Código, na forma estabelecida pelo Contran.*

Portanto, o que se observa é que a medida legislativa em apreço distorce a sistemática de penalização insculpida no Código de Trânsito Brasileiro, buscando atrair responsabilidade solidária às empresas pelos atos praticados pelos condutores de seus veículos, o que não nos parece adequado.

Ademais, na forma proposta, receamos que o projeto de lei acabaria por trazer insegurança jurídica para as disposições do CTB, posto que se estaria admitindo a aplicação de mais de uma sanção administrativa com base em um mesmo fato gerador, qual seja o cometimento de infração na condução do veículo.

Por fim, não se pode olvidar os impactos deletérios que a inovação proposta poderia trazer ao setor empresarial, motor propulsor do desenvolvimento socioeconômico do Brasil, responsável pela geração de empregos e riquezas, e que já convive com as dificuldades logísticas decorrentes de nossa infraestrutura de transportes insuficiente e de má qualidade. Entendemos que qualquer medida voltada à imposição de novo ônus ao setor produtivo no País deve estar amparada em fundamentos técnicos robustos e em amplo debate social.

Pelo exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.603, de 2019.

Sala da Comissão, 25 de novembro de 2024.

Deputado **HUGO LEAL**  
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** –

Apresentação: 26/11/2024 18:14:04.130 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 4603/2019

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249509700500>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hugo Leal







CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 4.603, DE 2019

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.603/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Paulo Alexandre Barbosa, Luiz Fernando Faria e Guilherme Uchoa - Vice-Presidentes, Airton Faleiro, Antônia Lúcia, Bruno Ganem, Cristiane Lopes, Gutemberg Reis, Helena Lima, Hercílio Coelho Diniz, Luiz Carlos Busato, Mauricio Neves, Robério Monteiro, Rosana Valle, Rosângela Reis, Rubens Otoni, Zé Trovão, Afonso Hamm, Antonio Carlos Rodrigues, Beбето, Cezinha de Madureira, Cobalchini, Daniel Trzeciak, Delegado Fabio Costa, Denise Pessoa, Hugo Leal, Jonas Donizette, Márcio Honaiser, Maurício Carvalho, Mauricio Marcon, Neto Carletto, Renilce Nicodemos, Ricardo Ayres e Rodrigo de Castro.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO  
Presidente



**FIM DO DOCUMENTO**