

**AVULSO NÃO
PUBLICADO
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 922-A, DE 2011 **(Do Sr. Pauderney Avelino)**

Dispõe sobre as penalidades de trânsito e sobre as consequências decorrentes de infração verificada por aparelho eletrônico, equipamento audiovisual, fotográfico ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MÁRIO NEGROMONTE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I – Projeto Inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator

- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de 30 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro -, passa a vigorar os seguintes alterados e acrescidos:

“Art. 21.....
.....

VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas previstas nos incisos VIII e IX, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;”(NR)

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida exclusivamente por lombadas eletrônicas, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias.” (NR)

.....

Parágrafo único. As lombadas eletrônicas somente poderão ser afixadas com o propósito de prevenção de acidentes e controle de tráfego e em locais próximos a travessia de pedestres devidamente sinalizada ou de intenso cruzamento de veículos, devendo o órgão de trânsito competente elaborar estudo técnico para fins de regulamentação sobre a necessidade da instalação do aparelho. ”

“Art. 256.
.....

§ 4º As infrações verificadas por sistemas de radar móvel, fixo, ou qualquer outro equipamento tecnológico, audiovisual e fotográfico, exceto as detectadas por lombadas eletrônicas, não impõe ao condutor ou ao proprietário do veículo a penalidade de multa, devendo incidir somente a pontuação correspondente, conforme descrito no art. 259, e também as medidas administrativas previstas no Capítulo XV.

§ 5º As multas somente incidirão nos casos de infrações lavradas por agentes de trânsito e demais autoridades competentes, exceto as transgressões verificadas mediante sistema de lombadas eletrônicas, as quais estão disciplinadas na forma do art. 218 desta Lei.

§ 6º O auto de infração deve conter o ciente do condutor infrator, o qual deverá ser orientado pelo agente de trânsito sobre as normas por ele infringidas e suas consequências, sendo que, na impossibilidade de se colher a assinatura do responsável ou no caso de recusa deste, o auto deverá conter a assinatura de dois agentes de trânsito devidamente identificados.

§ 7º O infrator deverá ser advertido para assinar o auto de infração conforme documento oficial de identidade, sendo que a alteração da identificação poderá ensejar a instauração de processo criminal por falsificação e fraude.”

“Art. 257.
.....

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica implica ao responsável pela entidade o ônus do art. 259, caso não indicado o condutor infrator.” (NR)

“Art. 261.
.....

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de dezoito pontos, prevista no art. 259.” (NR).

“Art. 263.
.....

IV – quando o infrator computar mais de cinquenta pontos decorrentes de infrações a que se refere o art. 259.

§ 3º O infrator que reincidir na penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação ficará impedido de requerer a reabilitação pelo período de cinco anos, devendo comprovar sua participação em curso de reciclagem, fornecer laudo psicotécnico e exame físico com a finalidade específica de solicitação do novo documento.”

“Art. 280.
.....

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN, sendo terminantemente proibida a instalação de qualquer mecanismo que não atenda aos requisitos objetivos de necessidade e adequação considerados nesta Lei.” (NR)

§ 5º As infrações verificadas pelos sistemas a que se refere este artigo serão nulas se decorrentes de aparelhagem instalada sem prévio estudo científico de necessidade e adequação, considerados critérios objetivos de prevenção de acidentes, educação de trânsito e melhoramento do trânsito a serem definidos pelo CONTRAN em cento e vinte dias contados a partir da publicação desta Lei.

§ 6º Os aparelhos instalados antes da vigência desta Lei somente estarão habilitados ao funcionamento após o estudo referido no § 5º.

§ 7º As infrações verificadas por sistemas de radar antes da vigência desta Lei serão consideradas válidas, devendo o condutor ou o proprietário do veículo arcar com as multas correspondentes, salvo se decorrentes de aparelhagem em desacordo com a regulamentação do CONTRAN vigente à época do fato, cuja irregularidade deverá ser arguida na forma dos procedimentos estabelecidos na Seção II ‘d’ Capítulo XVIII.

“Art. 280-A Os órgãos competentes de trânsito de cada unidade da federação deverão publicar, trimestralmente, na página eletrônica virtual do respectivo órgão de trânsito ou no jornal de maior circulação do município, do estado ou do Distrito Federal, respectivamente, a relação de todos os aparelhos de radar móvel, fixo, lombadas eletrônicas ou qualquer outro equipamento tecnológico, audiovisual e fotográfico que estiverem aptos ao funcionamento, segundo as condições de estudo técnico e científico estabelecidas no § 5º do artigo 280.

“Art. 280-B Cada unidade da federação e seus respectivos municípios somente poderão contratar, exclusivamente mediante licitação, os serviços de fabricação e instalação dos aparelhos de radar, lombadas eletrônicas e demais aparatos tecnológicos, sendo proibida qualquer formalização direta de contrato ou convênio com entidades privadas para o fim de gerenciamento dos aparelhos.

Parágrafo único. O controle, gerenciamento e manutenção dos aparelhos eletrônicos de fiscalização do trânsito deverão ser administrados pelos órgãos de trânsito competentes ou poderão ser contratados estritamente na forma da lei nº 8.666/93, sendo terminantemente proibida como forma de pagamento pelos serviços qualquer cláusula de participação ou desempenho na arrecadação de recursos provenientes das multas.”

“Art. 320.
.....

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança, à educação de trânsito e na manutenção e melhoramento das vias de trânsito federais. (NR)

§ 2º O restante dos valores destinados às unidades da federação deverão ser aplicados, exclusivamente, na manutenção e melhoramento das vias, sinalização de tráfego, pavimentação e instalação de novas rotas de trânsito de veículos, bem como em sistemas de prevenção de alagamentos, escoamento de enxurradas e mecanismos de mobilidade e acessibilidade para deficientes físicos e idosos.

§ 3º A utilização dos recursos arrecadados com a cobrança de multas em desconformidade com o quanto estabelecido nos parágrafos anteriores sujeitará os gestores responsáveis, agentes públicos ou não, às penalidades cominadas dos crimes contra a Administração em Geral, conforme disposição do Código Penal.

§ 4º Os agentes e demais autoridades de trânsito que forem acusados de terem forjado ou falsificado qualquer modalidade de infração ou que tiverem contra si imputada a prática de crimes tipificados pela legislação penal como corrupção serão afastados temporariamente dos seus cargos desde o ato, se decorrente de flagrante, ou do recebimento da denúncia até o trânsito em julgado do respectivo processo de apuração criminal.

§ 5º O juiz competente para o julgamento da causa, no que se referente os parágrafos deste artigo, deverá decidir sobre a manutenção ou suspensão dos proventos recebidos pelos acusados, considerada a gravidade e as circunstâncias do caso.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

De conhecimento público que as infrações de trânsito são passíveis de punições conforme sua natureza e gravidade. Dentre as modalidades de sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, conforme dispõe no art. 256, II, está a previsão da multa.

Ocorre que a “multa”, enquanto sanção, não possui natureza arrecadatória, pois visa a punição de um ato infracional – embora detenha natureza pecuniária. Portanto, as multas decorrentes de ilicitudes cometidas no trânsito têm sua razão de ser, isto é, são elas dotadas de caráter repressivo e pedagógico, pois objetivam a educação no trânsito.

Com esse espírito educativo o Código de Trânsito Brasileiro foi promulgado. A intenção basilar da lei é a organização do trânsito e a prevenção de acidentes. Daí a função das multas como objeto de punição. Ao infringir uma norma de condução o agente é “educado” mediante tal reprimenda.

Assim, a teor da sua intenção primária, a lei não visa extorquir ou empobrecer os infratores, mas repreender e corrigir os maus condutores.

Diversos mecanismos para a educação no trânsito foram criados com a edição do CTB. A despeito do tema, pode ser citado o art. 74, cujo preceito revela: “*A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito*”.

Enfim, todos os mecanismos da lei convergem na ideia de que a legislação deve servir de instrumento educacional, e não como agente arrecadador ou tributário. Caso o objetivo da norma fosse tão somente o abastecimento dos cofres públicos, certamente o produto arrecadado com a multas destinariam aos gastos públicos de forma genérica, e não exclusivamente ao sistema de tráfego, conforme preconiza o Código.

Enfim, no início de 1998 - época em que começou a vigor - o Código de Trânsito foi recepcionado como um dos instrumentos mais modernos do mundo. Em todos os cantos do país as autoridades de trânsito controlavam o tráfego de maneira ostensiva e repreendia verbalmente os infratores ao lhes entregar, em mãos, a multa que acabara de aplicar.

O objetivo da norma era absolutamente compreendido e a sua finalidade exercida de forma legítima. O respeito e a educação de trânsito eram controlados efetivamente por meio dos agentes de tráfego. A presença das autoridades sempre foi eficaz nesse processo pedagógico visado pela norma.

Contudo um único preceito do Código de Trânsito se tornou um divisor de águas entre a verdadeira intenção da norma e a realidade transviada, reveladora de que o sistema de imposição de multas no Brasil se tornou um processo falido, o qual tem sido usado para abastecer canais de corrupção em detrimento do patrimônio material e moral do Estado.

Isto se diz, pois o §2º do art. 280 do CTB previu a possibilidade de serem lavrados autos de infração mediante sistemas de aparelhagem eletrônica, cujo método deveria ser implantado por meio de Resolução do CONTRAN. Eis o referido dispositivo:

Art. 280 -

.....
 § 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

Daí que, em 2003, foram instaurados os chamados radares, popularmente conhecidos como “pardais”.

Por meio da Resolução nº 146, de 27 de agosto de 2003, o CONTRAN editou os parâmetros para a atuação de certas infrações de trânsito por meio desses aparatos tecnológicos.

Deve ser destacado, que a presente proposição não pretende a extinção desse mecanismo de apuração de infrações de trânsito, mas sim o seu aprimoramento. Pretende-se evitar que a utilização desses mesmos instrumentos continuem sendo usados à margem da legislação e da Constituição Brasileira, a qual proíbe a finalidade confiscatória das sanções pecuniárias.

A instalação e o manejo dos radares são feitos de forma indiscriminada, sem qualquer planejamento ou explicação convincente, considerando a logística e os locais onde são instalados, ainda que a citada Resolução do CONTRAN trace algumas diretrizes nesse sentido.

E mais, a pulverização desses instrumentos banalizou o sistema de educação no trânsito. O novo sistema pôs fim ao objeto precípua da norma basilar, que visava o aperfeiçoamento do comportamento dos condutores mediante a aplicação de multa.

Anos atrás, os motoristas eram forçados a conduzir seus veículos na forma prescrita em lei, pois imaginavam o trânsito como um todo, como um organismo onde a infração em determinada rua era a mesma que na rua ao lado. Assim, a qualquer momento o mau motorista poderia ser punido pelo agente fiscalizador. Desta forma o país estava se amoldando e se conscientizando sobre o verdadeiro sentido da obediência às leis de trânsito e da incidência das multas.

Com o emprego dos radares e, com isto, o fim da fiscalização ostensiva, atualmente os condutores se preocupam somente em não serem “extorquidos” mediante o sistema de multas existente. Os motoristas não mais se preocupam com a atenção permanente, pois somente mudam a forma de dirigir no local onde estiver instalado o sistema de radar.

Hoje em dia, o mau motorista acredita, por exemplo, que a velocidade somente deve ser moderada nos locais onde existem radares. Ao passar daqueles pontos o mesmo condutor volta a acelerar seu veículo. Irrefreável se afirmar que o sistema de radares pôs fim à uniformidade no trânsito.

O objetivo da norma foi desviado. A lei pretendeu a educação no trânsito, mas hoje as multas advindas dos radares servem de instrumento arrecadatório. Essa é a verdade pura e de conhecimento geral.

Fácil notar, ao transitar pelas ruas de qualquer cidade do país, que não há critério algum para a instalação dos “pardais” e das chamadas lombadas eletrônicas. Aliás, muitas das vezes o aparelho é fixado em vias onde não há riscos de acidentes ou em locais ermos, em que a presença do radar revela a avidez na busca pelo produto das multas.

Por mais que a Resolução do CONTRAN preveja a realização de estudo técnico para a instalação dos radares, e a necessidade da implantação segundo alguns critérios objetivos, o fato é que a mesma não impede a instalação dos instrumentos em locais inadequados. Ou ainda, a população brasileira não sabe e não tem a informação de quais radares estão instalados em plena conformidade com a Resolução daquele órgão.

No meio jurídico tal procedimento é denominado como fraude à lei, ou seja, o fraudador se utiliza de um meio aparentemente legal para atingir um fim ilegal. No caso, a Resolução do CONTRAN nº 146/2003 tem servido de biombo às autoridades públicas que nada fazem a despeito da criminalidade por detrás do sistema de arrecadação de multas implantado no Brasil pois, aparentemente, o sistema é legal.

Mas não é só. Ainda que tivesse o viés arrecadatário puro, o que não é verdade, ainda assim o sistema de “pardais” estaria em confronto com sua regra de criação, pois o produto arrecadado também sofre um rompimento abrupto em sua finalidade.

O Código Brasileiro de Trânsito exorta que:

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Ocorre que, longe de servir ao objeto da lei, tal como consignado acima, a receita originada com as multas tem servido de fomento à corrupção e à imoralidade que está entranhada nos órgãos e departamentos de trânsito em todo o país. Tal argumento é notório, pois é de conhecimento público a ocorrência de fraude.

Isto se diz, pois a receita de que se tem notícia, estimada em R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais), não revela um melhoramento mínimo nos sistemas de “... sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”. Ao contrário, todo o sistema de tráfego urbano, rural ou interestadual está falido. Não há melhorias substanciais, mas os “pardais” continuam faturando para o fim de injetar dinheiro em esquemas fraudulentos e corrompidos.

Deve ser esclarecido, contudo, que a gerência de uma pequena parte desses recursos é feita pelo DENATRAN, órgão executivo também arrolado no presente feito. Destarte, conforme disposto no art. 19, XII, do CTB, combinado com a Resolução nº 335/2009, do CONTRAN, 5% dos valores arrecadados são repassados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET para serem destinados às suas finalidades registradas no Decreto nº 2.613, de 03 de junho de 1998:

Art 4º Os recursos do FUNSET serão aplicados:

I - no planejamento e na execução de programas, projetos e ações de modernização, aparelhamento e aperfeiçoamento das atividades do DENATRAN relativas à educação e segurança de trânsito;

II - para cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito no âmbito de suas atribuições;

III - na supervisão, coordenação, correição, controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

IV - na articulação entre os órgãos dos Sistemas Nacional de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, por intermédio do DENATRAN, objetivando o combate à violência no trânsito e mediante a promoção, coordenação e execução do controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

V - na supervisão da implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito, visando à uniformidade de procedimentos para segurança e educação de trânsito;

VI - na implementação, informatização e manutenção do fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e no controle dos componentes do trânsito;

VII - na elaboração e implementação de programas de educação de trânsito, distribuição de conteúdos programáticos para a educação de trânsito e promoção e divulgação de trabalhos técnicos sobre trânsito;

VIII - na promoção da realização de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como na representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais relacionados com a segurança e educação de trânsito;

IX - na elaboração e promoção de projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, informatização, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito;

X - na organização e manutenção de modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências e os acidentes de trânsito;

XI - na implementação de acordos de cooperação com organismos internacionais com vista ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito.

Diante disso, conclui-se que, apesar da suposta obediência do órgão à lei, ao elaborar a Resolução impugnada dentro dos padrões mínimos de razoabilidade, o ato vem permitindo o afastamento dos objetivos de fato. Isto é, aparentemente há reverência ao Código de Trânsito, mas o instrumento resolutivo permite o abuso e o desvio da finalidade.

Daí a necessidade de ser alterada a legislação de regência para que se fortaleça o sistema de controle de tráfego por meio de aparelhos tecnológicos, e que o mecanismo atenda os fins previstos no Código.

Portanto, reitera-se não pretender o fim dos chamados “pardais”, pois o sistema nasceu com propósito legítimo, cujo objetivo ainda pode ser resgatado com a alteração da legislação em vigor, na medida em que se propõe.

A medida visa pôr um fim na rede fraudulenta de arrecadação das multas proveniente dos radares, bem como aperfeiçoar o sistema de educação no trânsito e prevenção de acidentes.

Com toda certeza, ao se ver livre das mazelas aqui apontadas, o Patrimônio Público material e moral renderá inúmeros frutos e o real objetivo da norma matriz será enfim legitimado.

Diante destas argumentações, solicitamos aos nobres pares a aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 06 de abril de 2011.

Pauderney Avelino
Deputado federal DEM/AM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

.....

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II - proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;

VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;

VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAL;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, mediante delegação nos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e financiamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeira ao CONTRAN.

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados para os fins previstos no X.

Art. 20. Compete à Polícia Rodovia Federal no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem e a incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

IV - efetuar levantamento dos locais de acidente de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais.

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com

vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores

habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

.....

CAPÍTULO VI DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: [“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#)

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa; [Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#)

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa; [Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#)

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. [Inciso acrescido pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#)

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

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;

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

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.

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 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.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 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 inflações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR.

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR.

§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;

IV - leve - três pontos.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

Art. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

§ 3º [Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#)

§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de vinte pontos, prevista no art. 259.

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 264. (VETADO)

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)*](#)

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)*](#)

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)*](#)

Art. 283. (VETADO)

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR fixado no art. 258.

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subseqüentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

Art. 287. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

§ 2º [Revogado pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010](#)

Art. 289. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:

a) em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;

b) nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

II - tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRANDIFE, respectivamente.

Parágrafo único. No caso da alínea b do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

Art. 290. A apreciação do recurso previsto no art. 288 encerra a instância administrativa de julgamento de infrações penalidades.

Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.

CAPÍTULO XIX DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção I Disposições Gerais

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal,

se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.

§ 1º Aplica-se aos crimes de trânsito de lesão corporal culposa o disposto nos arts. 74, 76 e 88 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, exceto se o agente estiver:

I - sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

II - participando, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística, de exibição ou demonstração de perícia em manobra de veículo automotor, não autorizada pela autoridade competente;

III - transitando em velocidade superior à máxima permitida para a via em 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora). [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008\)](#)

§ 2º Nas hipóteses previstas no § 1º deste artigo, deverá ser instaurado inquérito policial para a investigação da infração penal. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.705, de 19/6/2008\)](#)

.....

CAPÍTULO XX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

Art. 321. (VETADO)

.....

.....

LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I
Dos Princípios

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da Administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

.....

DECRETO Nº 2.613, DE 3 DE JUNHO DE 1998

Regulamenta o art. 4º da Lei nº 9.602,
de 21 de janeiro de 1998, que trata do Fundo
Nacional de Segurança e Educação de Trânsito
- FUNSET.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e nos arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998,

DECRETA:

.....

Art. 4º Os recursos do FUNSET serão aplicados:

I - no planejamento e na execução de programas, projetos e ações de modernização, aparelhamento e aperfeiçoamento das atividades do DENATRAN relativas à educação e segurança de trânsito;

II - para cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito no âmbito de suas atribuições;

III - na supervisão, coordenação, correição, controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

IV - na articulação entre os órgãos dos Sistemas Nacional de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, por intermédio do DENATRAN, objetivando o combate à violência no trânsito e mediante a promoção, coordenação e execução do controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

V - na supervisão da implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito, visando à uniformidade de procedimentos para segurança e educação de trânsito;

VI - na implementação, informatização e manutenção do fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e no controle dos componentes do trânsito;

VII - na elaboração e implementação de programas de educação de trânsito, distribuição de conteúdos programáticos para a educação de trânsito e promoção e divulgação de trabalhos técnicos sobre trânsito;

VIII - na promoção da realização de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como na representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais relacionados com a segurança e educação de trânsito;

IX - na elaboração e promoção de projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, informatização, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito;

X - na organização e manutenção de modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências e os acidentes de trânsito;

XI - na implementação de acordos de cooperação com organismos internacionais com vista ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito.

§ 1º Para os efeitos da aplicação dos recursos do FUNSET, consideram-se operacionalização da segurança e educação de trânsito as atividades necessárias ao planejamento, manutenção, execução, organização, aperfeiçoamento e avaliação do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º As despesas a que se refere o inciso VIII deste artigo não poderão ser superiores a dois por cento da receita total do FUNSET.

Art. 5º Os recursos destinados ao FUNSET serão recolhidos ao Banco do Brasil S.A., em conta especial, sob o título Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, à conta e ordem do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

§ 1º Os recursos disponíveis destinados ao FUNSET poderão ser aplicados no mercado financeiro, em títulos federais.

§ 2º Os saldos financeiros apurados ao final de cada exercício, no FUNSET, serão transferidos automaticamente para o exercício seguinte, a crédito do referido Fundo.

RESOLUÇÃO Nº 146, DE 27 DE AGOSTO DE 2003

Dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semi-reboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

O Conselho Nacional de Trânsito, usando da competência que lhe confere o inciso I, do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e à vista do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que

Dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e Considerando a necessidade de melhoria da circulação e educação do trânsito e da segurança dos usuários da via;

Considerando a disposição do § 2º do art. 280 do CTB que determina a necessidade do CONTRAN regulamentar previamente a utilização de instrumento ou equipamento hábil para o registro de infração;

Considerando a necessidade de definir o instrumento ou equipamento hábil para medição de velocidade de veículos automotores, reboques e semi-reboques; Considerando a urgência em padronizar os procedimentos referentes à fiscalização eletrônica de velocidade;

Considerando a necessidade de definir os requisitos básicos para atender às especificações técnicas para medição de velocidade de veículos automotores, reboques e semi-reboques;

Considerando uniformizar a utilização dos medidores de velocidade em todo o território nacional;

Considerando a necessidade de não haver interrupção da fiscalização por instrumento ou equipamento hábil de avanço de sinal vermelho e de parada de veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso de veículos automotores, reboques e semi-reboques, sob pena de um aumento significativo da ocorrência de elevação dos atuais números de mortos e feridos em acidentes de trânsito; resolve:

Referendar a Deliberação nº 37, publicada no Diário Oficial da União em 22 de abril de 2003, do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;

Referendar a Deliberação nº 38, publicada no Diário Oficial da União de 14 de julho de 2003, do Presidente do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º A medição de velocidade deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - Fixo: medidor de velocidade instalado em local definido e em caráter permanente;

II - Estático: medidor de velocidade instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

III - Móvel: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

IV - Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

§ 1º O Medidor de Velocidade é o instrumento ou equipamento destinado à medição de velocidade de veículos automotores, reboques e semi - reboques.

§ 2º O instrumento ou equipamento medidor de velocidade dotado de dispositivo registrador de imagem deve permitir a identificação do veículo e, no mínimo:

I - Registrar:

a) Placa do veículo;

b) Velocidade medida do veículo em km/h;

c) Data e hora da infração;

II - Conter:

a) Velocidade regulamentada para o local da via em km/h;

- b) Local da infração identificado de forma descritiva ou codificado;
- c) Identificação do instrumento ou equipamento utilizado, mediante numeração estabelecida pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 3º A autoridade de trânsito deve dar publicidade à relação de códigos de que trata a alínea "b" e à numeração de que trata a alínea "c", ambas do inciso II do parágrafo anterior.

Art. 2º. O instrumento ou equipamento medidor de velocidade de veículos deve observar os seguintes requisitos:

I - ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, atendendo a legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos nesta Resolução;

II - ser aprovado na verificação metrológica realizada pelo INMETRO ou por entidade por ele delegada;

III - ser verificado pelo INMETRO ou entidade por ele delegada, obrigatoriamente com periodicidade máxima de 12 (doze) meses e, eventualmente, conforme determina a legislação metrológica em vigência.

.....
.....

RESOLUÇÃO Nº 335, DE 24 DE NOVEMBRO DE 2009

Estabelece os requisitos necessários à coordenação do sistema de arrecadação de multas de trânsito e a implantação do sistema informatizado de controle da arrecadação dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso VIII, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando o que dispõe o Código de Trânsito Brasileiro em seus artigos 19 e 320, bem como a Lei 9.602, de 21 de janeiro de 1998 e o Decreto 2.613, de 3 de junho de 1998;

Considerando a necessidade do estabelecimento de regras e padronização de documentos para arrecadação de multas de trânsito e a retenção, recolhimento e a prestação de informações do percentual de cinco por cento do valor arrecadado das multas destinados à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET;

Considerando a necessidade de identificação inequívoca do real infrator e a necessidade de estabelecer as responsabilidades pelas infrações a partir de uma base de informações nacional única;

Considerando a obrigatoriedade de ser estabelecido, para todo território nacional, um controle na arrecadação de multas de trânsito;

Considerando a necessidade de viabilizar condições operacionais adequadas ao efetivo controle e transparência das receitas arrecadadas com a cobrança de multas de trânsito;

Considerando a necessidade da implantação de sistema informatizado de controle da arrecadação de recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET; resolve:

Art. 1º Deverá ser repassado à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, junto à Secretaria do Tesouro Nacional - STN, do Ministério da Fazenda, o percentual de cinco por cento sobre o total da arrecadação proveniente de multas por infração ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB (multas de trânsito).

Parágrafo único. Os recursos do FUNSET serão destinados às finalidades previstas no Decreto nº 2.613, de 03 de junho 1998.

Art. 2º Os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito deverão registrar no Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, em sistema informatizado próprio, as infrações de trânsito cometidas nas unidades da federação de sua jurisdição, para fins de notificação e obtenção do código nacional de registro de infração de trânsito, excetuando-se as infrações descritas na Resolução CONTRAN nº 155, de 28 de janeiro de 2004.

§ 1º Por ocasião do registro da notificação do auto de infração de trânsito, as informações fornecidas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, integrante do SNT, deverão estar compatíveis com a base nacional, sem o que não será emitido o devido código nacional de registro de infração de trânsito.

§ 2º A ausência do código nacional de registro de infração de trânsito constitui óbice à expedição do auto de infração.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Pauderney Avelino, pretende alterar vários dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regular as infrações verificadas por dispositivo de fiscalização eletrônica.

Para tanto, altera o inciso VI do art. 21, para restringir a aplicação de multas pelos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados e Municípios às infrações por excesso de peso, dimensões ou lotação dos veículos e àquelas relacionadas a obras e eventos na via pública. Modifica o art. 218 para estabelecer que a infração por excesso de velocidade só poderá ser aplicada quando a velocidade for medida por meio de lombada eletrônica, que por sua vez só

poderá ser instalada com o propósito de prevenção de acidentes e controle de tráfego.

Altera também o art. 256, para determinar que as infrações registradas por equipamentos de fiscalização eletrônica, exceto lombadas eletrônicas, não devem gerar efeitos pecuniários, mas apenas a pontuação correspondente à infração cometida e as medidas administrativas pertinentes, quando for o caso.

Faz uma importante mudança nos arts. 261 e 263, pois define que a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de dezoito pontos e que a cassação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH – será aplicada quando ele atingir a marca de cinquenta pontos. No caso de reincidência na penalidade de cassação, o condutor ficará impedido de requerer a CNH pelo período de cinco anos.

A alteração do art. 280 proíbe a instalação de qualquer mecanismo que não atenda aos requisitos objetivos de necessidade e adequação estabelecidos no Código. As infrações verificadas pelos sistemas eletrônicos serão nulas se os aparelhos forem instalados sem estudo que comprove a sua necessidade e adequação.

Acrescenta, ainda, os arts. 280-A e 280-B. O primeiro define que os órgãos de trânsito deverão publicar, trimestralmente, na internet ou em jornal de grande circulação, a relação de todos os radares e lombadas eletrônicas que estiverem em funcionamento. O outro artigo proíbe a operação dos radares por entidades privadas, bem como a celebração de contrato com cláusula de pagamento baseado em valores de multas arrecadadas.

Por fim, altera o art. 320 para permitir que o percentual das multas arrecadadas transferido ao fundo nacional administrado pela União possa ser aplicado também na manutenção e melhoramento das rodovias federais. A utilização dos recursos em desacordo com o CTB sujeita os gestores às penalidades dispostas no Código Penal.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise já recebeu, nesta Comissão, parecer contrário apresentado pelo ilustre Deputado Camilo Cola, embora não tenha chegado a ser apreciado. Em virtude de nossa concordância com o tratamento dado à matéria pelo nobre Relator que nos antecedeu na análise da proposição, resolvemos adotar os termos do voto por ele apresentado, conforme descrito a seguir.

“O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Pauderney Avelino, propõe várias alterações no texto do Código de Trânsito Brasileiro, para regular as infrações verificadas por dispositivo de fiscalização eletrônica, bem como a aplicação das penalidades decorrentes. A proposta de modificação mais importante estabelece que, dos dispositivos eletrônicos, apenas as infrações registradas por lombadas eletrônicas poderão gerar efeitos financeiros, ou seja, multas de trânsito. Pelo projeto as infrações verificadas por radares fixos e móveis não gerariam punições pecuniárias, mas apenas pontuação na Carteira Nacional de Habilitação. Argumenta o autor que os radares são instalados sem qualquer preocupação com a segurança do trânsito e estão sendo utilizados como verdadeiras armadilhas para alimentar os cofres públicos.

Em nosso entender, o autor tem, de fato, razões para preocupar-se com a cobrança exagerada de multas de trânsito registradas por meio dos equipamentos eletrônicos, pois muitas vezes a instalação dos chamados “pardais” ocorre sem os critérios técnicos necessários. Retirar a eficácia desses dispositivos, entretanto, não nos parece ser a solução adequada para o caso.

A quantidade de acidentes de trânsito no Brasil revela uma verdadeira tragédia, com milhares de mortos, principalmente jovens. Outras centenas de milhares de pessoas são feridas nas mesmas circunstâncias. Do ponto de vista legislativo, algumas medidas foram tomadas com o intuito de reduzir o número e a gravidade dos acidentes de trânsito, como o aumento das penalidades, com a entrada em vigor do atual Código de Trânsito, em 1998, e a aprovação da Lei nº 11.705, conhecida como “Lei Seca”, no ano de 2008.

Se os números atuais de desastres automobilísticos são ainda alarmantes, imaginem o que estaria ocorrendo se o legislador não tivesse

determinado punições mais severas para as infrações e os governos não tivessem investido na instalação dos dispositivos de fiscalização eletrônica. Apesar de não serem perfeitos, temos que admitir que os equipamentos de fiscalização eletrônica têm sido eficazes no patrulhamento do tráfego, no intuito de inibir o excesso de velocidade e os avanços de sinais dos veículos, principalmente no meio urbano.

As demais modificações propostas pelo projeto coadunam-se com seu objetivo principal de restringir a repercussão das infrações registradas por radar, e dessa forma não poderíamos concordar com o seu mérito.

Até mesmo a alteração proposta para o art. 320, que trata da distribuição dos recursos arrecadados com as multas de trânsito, quer nos parecer equivocada. Esse entendimento decorre do fato de que o autor abre o leque de possibilidades de aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, permitindo que eles sejam utilizados para manutenção e melhoramento das vias de trânsito federais. Ora, se os recursos do FUNSET destinados à segurança e educação estão aquém do necessário para motivar uma redução significativa de acidentes automobilísticos, sua pulverização de nada contribuirá para que as metas de diminuição de desastres sejam alcançadas, pelo contrário, impedirá o desenvolvimento de ações mais complexas e com resultados mais duradouros.”

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 922, de 2011.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2012.

Deputado Mário Negromonte
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 922/2011, nos termos do parecer do relator, Deputado Mário Negromonte.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Alexandre Santos, Hugo Leal e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, José de Filippi, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Mário Negromonte, Milton Monti, Newton Cardoso, Renzo Braz, Vanderlei Macris, Zezéu Ribeiro, Arolde de Oliveira, Carlos Alberto Leréia, Edinho Bez, Francisco Floriano, Gonzaga Patriota, Nilson Leitão, Pedro Chaves e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 22 de agosto de 2012.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

FIM DO DOCUMENTO