

PROJETO DE LEI

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

12.
.....
.....
.....

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas neste Código, a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e penalidades por infrações, a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

.....
.....” (NR)

“Art.

13.
.....
.....
.....

§ 3º A coordenação das Câmaras Temáticas será exercida por representantes do órgão máximo executivo de trânsito da União ou dos Ministérios representados no CONTRAN, conforme definido no ato de criação de cada câmara temática.” (NR)

“Art.

19.
.....
.....
.....

II - proceder à orientação e à supervisão técnico-normativa dos órgãos delegados e dos demais órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional de Trânsito e assegurar a



observância e a correta aplicação da legislação, das normas e dos programas de trânsito;

.....
.....
§ 5º No processo de inovação digital, a competência prevista no inciso VII do **caput** poderá ser exercida diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.” (NR)

“Art. 22.
.....

.....
.....
II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, por pontos ou por penalidade por eles aplicada, e expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar e licenciar veículos, com a expedição do Certificado de Registro e do Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

.....
.....” (NR)

“Art.
40.
.....

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, por meio da utilização da luz baixa:

- a) à noite; e
- b) mesmo durante o dia, em túneis e sob chuva, neblina ou cerração;

.....
.....
§ 1º Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

§ 2º Os veículos que não dispuserem de luzes de rodagem diurna manterão acesos os faróis dos veículos, mesmo durante o dia, nas rodovias de pista simples.” (NR)



“Art. 64. Exceto na hipótese de exceção estabelecida pelo CONTRAN, as crianças:

I - com idade de até sete anos e meio serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão dispositivos de retenção adaptados ao peso e à idade; e

II - com idade superior a sete anos e meio e inferior a dez anos serão transportadas nos bancos traseiros e utilizarão cinto de segurança.

Parágrafo único. O CONTRAN disciplinará o uso e especificações técnicas dos dispositivos de retenção a que se refere o inciso I do **caput**.” (NR)

“Art. 101. Ao veículo ou à combinação de veículos utilizados no transporte de carga, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem ou por período, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e as normas do CONTRAN.

§ 1º A autorização será concedida por meio de requerimento que especifique as características do veículo ou da combinação de veículos e da carga e o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial ou o período a ser autorizado.

.....
.....

§ 4º O CONTRAN definirá as condições em que a autorização de que trata este artigo será exigida.” (NR)

“Art.
105.
.....

.....
.....

VIII - luzes de rodagem diurna.

.....
.....” (NR)

“Art.
128.
.....

Parágrafo único. Aplica-se o disposto no **caput** no caso de não atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos.” (NR)



“Art. 134-A. O CONTRAN especificará as bicicletas motorizadas e equiparados não sujeitos ao registro, licenciamento e emplacamento para circulação nas vias.” (NR)

“Art. 147. O candidato à habilitação se submeterá a exames, na seguinte ordem:

.....
.....

§ 2º O exame de aptidão física e mental será preliminar e renovável:

I - a cada cinco anos, para as pessoas com idade superior a sessenta e cinco anos; e

II - a cada dez anos, para as pessoas com idade igual ou inferior a sessenta e cinco anos.

§ 2º-A. Para fins do disposto no § 2º, na transição entre as faixas etárias a que se referem os incisos I e II do § 2º, o período será contado proporcionalmente.

.....
.....” (NR)

“Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar e o infrator fica sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas nos artigos e às punições previstas no Capítulo XIX.” (NR)

“Art.
168.
.....

.....
.....

Parágrafo único. A violação do disposto no art. 64 será punida apenas com advertência por escrito.” (NR)

“Art.
244.
.....

.....
.....

IX
-
.....

Infração - média;



Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até regularização;

X - utilizando capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN;

XI - transportando passageiro utilizando o capacete de segurança na forma estabelecida no inciso X:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até regularização." (NR)

"Art.

250.
.....

I - deixar de manter acesa a luz baixa nas situações de que trata o inciso I do **caput** e o § 1º do art. 40:

.....
....." (NR)

"Art. 250-A. Deixar de manter acesa nas rodovias de pista simples, durante o dia, a luz baixa de veículo que não dispuser de luz de rodagem diurna:

Infração - leve;

Parágrafo único. A conduta prevista no **caput** será punida somente com multa no caso de o proprietário ser pessoa jurídica e não haver identificação do condutor." (NR)

"Art.

261.

.....
.....

I - sempre que o infrator atingir a contagem de quarenta pontos, no período de doze meses, conforme a pontuação prevista no art. 259; e

.....
.....

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina os pontos computados que geraram a suspensão para fins de contagem subsequente.

§ 5º O condutor que exerce atividade remunerada em veículo habilitado na categoria C, D ou E poderá optar por participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de um ano, atingir trinta pontos.



.....
.....

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do **caput** tramitará concomitantemente ao processo da penalidade de multa e ambos serão de competência do órgão de trânsito responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo CONTRAN.

.....
....." (NR)

"Art.
289.
.....

I - na hipótese de penalidade imposta pelo órgão ou pela entidade de trânsito da União, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

.....
....." (NR)

Art. 2º O Anexo I à Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"
.....

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de quatro **quilowatts**, e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

.....
....." (NR)

Art. 3º As luzes de rodagem diurna, de que trata o inciso VIII do **caput** do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro:



I - não serão exigidas para os veículos atualmente em circulação; e

II - serão incorporadas progressivamente aos novos veículos automotores, fabricados no País ou importados, na forma e nos prazos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Art. 4º As Carteiras Nacionais de Habilitação expedidas antes da data de entrada em vigor desta Lei ficam, automaticamente, com o prazo de validade prorrogado para se conformar ao disposto nas alterações da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro realizadas por esta Lei.

Art. 5º Ficam revogados:

I - os seguintes dispositivos da Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro:

- a) o inciso IV do **caput** e o parágrafo único do art. 40;
- b) o art. 148-A;
- c) o art. 151;
- d) o § 2º do art. 158;
- e) o parágrafo único do art. 161;

f) o inciso II do **caput** do art. 250;

g) o inciso III do **caput** do art. 263; e

h) os incisos I e VI do **caput** do art. 268; e

II - a Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor no dia 1º do terceiro mês após a data de sua publicação.

Brasília,





F 3 9 6 F E C B

Apresentação: 04/06/2019 12:39

PL n.3267/2019

Brasília, 3 de Junho de 2019

Senhor Presidente da República,

Submeto à consideração do Senhor a presente proposta de Projeto de Lei que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O referido Código tem mais de 20 anos de vigência, sendo que existem conceitos contidos nesse diploma legal que precisam ser revistos, em face das novas diretrizes governamentais de eficiência de gestão e de ações. Nesse contexto, considerando a necessidade de estabelecer parâmetros legais que estimulem a evolução da gestão do trânsito e que deem ferramentas aos operadores do Sistema Nacional de Trânsito para exercerem suas atividades com foco na redução de acidentes e de mortes e lesões no trânsito, apresentamos o presente projeto de Lei com as inclusões e alterações adiante delineadas.

Ademais, cabe destacar que o projeto de Lei em tela está em consonância aos anseios do Parlamento, uma vez que contempla proposições já apresentadas no âmbito de ambas as casas, a título de exemplo citamos o PL 249/2019, PL 2576/2019, PL 7/2019, PL 3372/2015, PL 9606/2018, entre outros.

Inicialmente, propõe-se a alteração do inciso VIII, do art. 12, do CTB, para dispor expressamente nas competências do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN a incumbência de normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas referidas no diploma legal, com a finalidade de tornar cristalina tal responsabilidade e eliminar quaisquer dúvidas de interpretação acerca do múnus do referido Conselho em realizar as indicações de condutas irregulares nas infrações elencadas no CTB.

Em seguida, propõe-se a alteração do art. 13 do CTB, considerando que, no plano de reestruturação das Câmaras Temáticas, faz-se necessário estabelecer uma metodologia de trabalho que leve em consideração as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN e pela política de Governo. Nesse contexto, é essencial que a coordenação seja efetuada por representantes que estejam em consonância com as diretrizes e possam dar andamento ao planejamento proposto, razão pela qual devem representar o Poder Público.



As modificações inseridas no art. 19 permitem que o DENATRAN, o órgão máximo executivo de trânsito da União, sendo essencial para a melhor gestão do Sistema Nacional de Trânsito, possa atuar, de fato, como coordenador, providenciando a aplicação de medidas corretivas aos demais órgãos do SNT, mediante aprovação do CONTRAN, a fim de permitir que os planos e programas relacionados à segurança no trânsito sejam corretamente cumpridos. Deve-se destacar que, de acordo com a Constituição Federal, compete à União legislar sobre trânsito e transporte, decorrendo o dever de fiscalizar o cumprimento das normas e regulamentos, em especial os que implicam na preservação de vidas, como é o caso da legislação de trânsito. Ademais, o país vive um momento de evolução tecnológica inigualável, sendo imprescindível que sejam realizados estudos e adotados procedimentos destinados à transformação digital dos processos administrativos para a prestação de serviços ao cidadão de forma mais célere e efetiva.

Aliás, neste mesmo dispositivo, sugere-se a inserção do § 5º com o objetivo de manter sob o domínio do DENATRAN o processo de inovação digital referente aos documentos de trânsito, tais como, Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação, Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual, visto que este encargo já é exercido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, no intuito de que os procedimentos a respeito destes serviços sejam uniformes em todos os Estados e no Distrito Federal. Por oportuno, ressalta-se que a competência originária em relação à expedição destes documentos é do próprio DENATRAN, conforme o disposto no inciso VII do art. 19.

Quanto à alteração proposta no art. 22, a suspensão do direito de dirigir, o art. 261, alterado pela Lei nº 13.281, de 2016, estabelece que o processo deve ser concomitante ao processo da aplicação de multa, no entanto a disposição atual do inciso II do art. 22 aparentemente contradiz a nova previsão legal que dá celeridade ao processo, reduzindo instâncias administrativas no caso de infrações mais graves, como embriaguez e racha, por exemplo, razão pela qual deve constar claramente que a competência do DETRAN para suspensão do direito de dirigir se refere a todos os casos relacionados à soma de pontos, mas somente aos casos em que a penalidade de multa seja de sua responsabilidade quando se tratar de suspensão decorrente da própria infração. Outra correção necessária é a substituição, nos incisos II e III do art. 22, da expressão órgão federal competente por órgão máximo executivo de trânsito da União, de forma a padronizar as expressões contidas no CTB, evitando confusão na interpretação da norma.

A obrigação de se manter os faróis ligados nas rodovias federais, inserida no art. 40 pela Lei nº 13.290, de 2016, não levou em consideração as peculiaridades do trânsito brasileiro, em especial as altas temperaturas que diminuem sensivelmente a vida útil das lâmpadas dos faróis dos veículos que já estão em circulação, as quais não foram produzidas para permanecerem acesas durante todo o tempo. Ademais, o mesmo art. 40, em seu parágrafo único, estabelece que os ônibus, quando circulam por faixas exclusivas, e as motocicletas e similares têm a obrigação de transitar com o farol ligado de dia e de noite. A finalidade dessa exigência é diferenciá-las dos demais veículos, aumentando a visibilidade por parte dos demais condutores. Com a obrigação do uso de faróis baixos, inclusive nas áreas urbanas, essa finalidade acabou sendo prejudicada, retirando um diferencial importante para a redução de riscos de acidentes. A solução para esse imbróglio está na exigência que os veículos saiam de fábrica com os faróis de rodagem diurna, com a inclusão do inciso VIII do art. 105. Aproveita-se a oportunidade para corrigir uma impropriedade do art. 40, que, em seu inciso IV, estabelece a exigência apenas das



luzes de posição do veículo no caso de chuva, cerração ou neblina, quando deveria exigir o uso dos faróis, já que a restrição da visibilidade é maior nessas situações.

No que tange à proposta referente ao art; 64, tem-se a intenção de afastar dúvidas quanto à manutenção da exigência de dispositivo de retenção especial (“cadeirinha”) para crianças, considerando o decidido pelo Supremo Tribunal Federal na ADI nº 2.998 que, outrossim, implicou na proposta de alteração do art. 161. Em qualquer caso, ao mesmo tempo em que se garante a manutenção da exigência se toma providência para evitar exageros punitivos.

Quanto às autorizações especiais de trânsito, o art. 101 atualmente prevê apenas para veículos transportando cargas indivisíveis e apenas para uma viagem, mas essa não é a realidade brasileira. O aumento pela demanda de transporte no país levou à necessidade de diversificação da capacidade de carga dos veículos, a fim de otimizar custos e a capacidade logística do modal rodoviário. Por essa razão, o CONTRAN vem regulamentando a possibilidade de se permitir o trânsito de composições de maiores proporções, desde que possuam a autorização de que trata o art. 101, o que aparentemente está contrariando o CTB. Assim, pretende-se corrigir o texto atual, dispondo sobre a possibilidade de exigência de AET para todas as composições e cargas e também inserindo a possibilidade de se conceder AET por período. É necessário manter a exigência da AET sob determinadas condições, já que existem situações em que a composição não pode trafegar em qualquer rodovia, razão pela qual necessita ser avaliada a situação do trecho no qual vai transitar, em especial as obras de arte quanto à altura, largura e capacidade de suportar o peso da composição. O que se está sendo alterado aqui é apenas: a) retirada da restrição à composições com carga indivisível (nem todas são); b) possibilidade de se conceder AET por período (atualmente é por viagem). Além disso, o novo texto prevê a competência específica do CONTRAN para estabelecer as condições em que a AET será exigida. Seria difícil prever todas as condições no texto legal, razão pela qual se mantém a competência do CONTRAN regular a matéria.

Inserir-se no art. 105 a exigência de que os veículos sejam fabricados com as luzes de rodagem diurna, o que permitirá o aumento da visibilidade sem que seja comprometido o sistema de luzes do veículo e sem a necessidade de obrigar a todos os veículos transitarem com os faróis principais ligados. As luzes de rodagem diurna, ou daytime running light – DRL, têm seus requisitos técnicos previstos na Resolução CONTRAN nº 227/2007. Esses DRL são acionados automaticamente quando o veículo é ligado, assim os condutores não têm como esquecer de ligá-los. Além disso, são preparadas para manterem-se ligadas o tempo todo. Muitos veículos já estão sendo fabricados com essas luzes integradas. A presente inserção justifica a modificação do art. 40 do CTB ora inserida neste Projeto de Lei. Também faz-se necessário dar um prazo razoável para que a indústria automotiva possa se ajustar às novas exigências, mas essa disposição não está sendo inserida no texto do CTB, mas em uma disposição transitória do presente projeto de lei.

Também propõe-se a inserção do parágrafo único ao art. 128 com a finalidade de impedir a emissão de novo Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV quando o proprietário do veículo não atender ao chamamento de campanhas de recall de veículos. Tal medida se justifica pelo fato de que estes veículos podem colocar em risco a segurança de seus



ocupantes, assim como a dos demais usuários da via. Dentre os problemas já constatados que necessitaram de recall, está o sistema de freios, que é um item de segurança essencial, não sendo adequado que tal veículo continue circulando em via pública sem que seja providenciado esse reparo. Além disso, atualmente não existe nenhuma restrição ao proprietário que deixa de atender ao recall, mas tão somente ao fornecedor.

Em seguida, propõe-se a inserção do art. 134-A, a fim de se permitir que o CONTRAN estabeleça novos conceitos de veículos que não estejam obrigados ao registro e licenciamento. A evolução tecnológica, aliada à crise econômica, criou um mercado promissor de venda de bicicletas motorizadas e equipados no Brasil, particularmente devido aos preços atrativos e a inexigibilidade de registro e habilitação. No entanto, sabe-se que os acidentes envolvendo ciclos motorizados no país é um grande problema social que precisa ser enfrentado. A dificuldade se dá em razão de que o CTB trata como sendo ciclomotor, qualquer veículo motorizado de duas ou três rodas que não exceda 50 km/h, exigindo registro, licenciamento, emplacamento e um processo de formação de condutor, que eleva os custos para esses condutores, que acabam por não buscarem a habilitação. Atualmente, de acordo com o já citado, inúmeras bicicletas motorizadas e ciclomotores leves estão sendo recolhidos pelos órgãos de fiscalização de trânsito. Para resolver essa questão, a proposta é criar uma definição que venha abranger esses tipos de veículos e equipamentos, cabendo ao CONTRAN a responsabilidade pela definição, possibilitando a realização de estudos técnicos com o objetivo de preservar a segurança, excluindo bicicletas motorizadas, ciclomotores leves e equipados da exigência do registro, licenciamento e emplacamento, diferenciando-os dos demais ciclomotores, que são sujeitos a essas exigências para circulação nas vias.

Concernente ao art. 147, se insere o aumento da validade do exame médico e, conseqüentemente, a validade da CNH. Ao longo dos anos, a expectativa de vida do brasileiro teve uma expressiva elevação. De acordo com dados do IBGE a expectativa média de vida em 1997 era de 69,3 anos, subindo para 72,3 em 2006. O último levantamento realizado em 2017 demonstrou que a expectativa de vida para os homens já estava em 72,5 anos e para as mulheres, em 79,4. Tal evolução é fruto da melhoria da saúde e condições de vida do brasileiro. Em decorrência dessa constatação, faz-se necessário o ajuste da legislação, a fim de não se impor ao cidadão habilitado uma exigência que não seja imprescindível para sua capacidade de dirigir.

Também visando a simplificação de procedimento, retira-se a exigência do caríssimo exame toxicológico que vinha sendo exigido dos motoristas profissionais, em alguns casos com dúvidas sobre a exatidão.

Quanto à proposta de revogação do art. 151, tal medida é necessária, tendo em vista que a exigência de que o candidato reprovado tenha que aguardar 15 dias depois do resultado para que possa refazer a prova é desarrazoada. Nem sempre a reprovação se dá por desconhecimento ou despreparo, pode ter sido por algum problema momentâneo, como stress, não se justificando ter essa espera entre provas. Dirigir é mais do que um desejo, é uma necessidade. Muitos buscam a habilitação para poderem exercer uma profissão. Ademais, O CONTRAN pode estabelecer critérios para essa finalidade sem impor uma restrição nesse nível.



No que concerne à sugestão de modificação do art. 161, estas têm por finalidade adequar o CTB ao entendimento proferido pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI nº 2998, o qual, em suma, declarou inconstitucional a expressão “ou das resoluções do CONTRAN”, no sentido de que não existe a possibilidade de que sejam criadas infrações por meio de resolução do CONTRAN..

Assim, a proposta de alteração dos supramencionados dispositivos legais pretende ajustar o texto do CTB para que fique explícita a competência do CONTRAN de realizar os devidos enquadramentos das condutas irregulares, que, por sua vez, tem a intenção de uniformizar a aplicação da norma, evitando a dissonância na interpretação do CTB pelos órgãos integrantes do SNT.

Com relação à proposta de inclusão dos incisos X e XI ao art. 244, esta medida tem o propósito de tipificar especificamente como infração de trânsito a condução de motocicleta, motoneta e ciclomotor, ou transportar passageiro, com o capacete de segurança sem viseira ou óculos de proteção, ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação do CONTRAN, já que a redação atual do aludido dispositivo tem gerado controvérsias quanto à irregularidade cometida no uso do capacete, assunto disciplinado somente em regulamentação do CONTRAN.

A alteração do art. 261 decorre da necessidade de se observar a realidade nacional. A atual complexidade do trânsito brasileiro cada vez mais gera a possibilidade do condutor levar uma autuação de trânsito, ainda que não tenha a intenção de cometê-la. Alcançar 20 pontos está cada dia mais comum na conjuntura brasileira. No caso dos condutores que exercem a atividade de motoristas profissionais, o problema é ainda mais grave, já que a carteira de habilitação é o seu instrumento de trabalho, sem o qual não tem condições de exercer a sua profissão. Ademais, o CTB ainda prevê a possibilidade de suspensão do direito de dirigir por infração, sem a necessidade da soma de pontos, naquelas condutas em que o risco de acidente de trânsito é maior, sendo esta a que necessita de maior atenção do legislador e do gestor de trânsito. Para harmonizar com o aumento de pontos, propõe-se o aumento da pontuação para o curso preventivo de reciclagem de 14 para 30 pontos. Também aproveita-se para tornar mais clara a redação do § 11 para que não haja dúvida a competência do órgão que aplica a penalidade de multa aplicar também a penalidade de suspensão do direito de dirigir concomitantemente, dando maior eficiência ao processo punitivo das condutas que geram maior risco no trânsito, dessa forma, nos casos mais graves (ex.: embriaguez, racha) o processo será mais célere, tramitando no processo de multa, já nos casos de pontuação, o DETRAN continuará recebendo as pontuações para autuação do respectivo processo.

Estamos propondo a revogação do inciso III do art. 263 tendo em vista que este dispositivo tem gerado distorções na interpretação das sanções previstas no CTB. Dentre as sanções aplicáveis por decisão judicial, a cassação não está inserida, logo, a transformação de uma suspensão da CNH por decisão judicial, que pode ir de dois meses a cinco anos, não pode ser transformada em cassação da CNH por decisão administrativa. Seria desnecessária e desproporcional, além de contrariar a decisão judicial. Até hoje existe dificuldade na regulamentação dessa matéria exatamente pela contradição existente com o capítulo dos Crimes



de trânsito.

Dentre as medidas previstas no CTB que não encontram guarida no ordenamento jurídico pátrio e que genéricos demais, estão os incisos I e VI do art. 268. O primeiro trata da contumácia, mas essa já é prevista no art. 261, quando trata da pontuação, atualmente 20 pontos, mas com a alteração, 40 pontos. O segundo trata de outras situações previstas pelo CONTRAN, mas não se encontra uma lógica para essa previsão, pois a legislação não pode deixar tudo na subjetividade. Razão pela qual estamos propondo a revogação, até porque tudo que está previsto nesses dois incisos é contemplado nos demais do mesmo artigo.

No que concerne à modificação da competência da análise recursal, conforme art. 289 do CTB, esta se justifica por tratar de infrações gravíssimas, as quais têm um alto potencial de risco à sociedade, tais como dirigir sob a influência de álcool e realizar rachas, por exemplo. Assim, a resposta a essas infrações deve ser célere, a fim de que ocorra a efetiva educação para o trânsito e não haja a sensação de impunidade. Atualmente, essa atribuição está sob a responsabilidade do CONTRAN, com assessoria do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, que não tem condições de atender a toda esta demanda. Esses órgãos de alto nível devem priorizar as políticas de trânsito e gestão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, inclusive verificando se estão atuando na forma da legislação e cumprindo as metas de redução de mortes e lesões no trânsito, logo, a incumbência de analisar uma grande quantidade de recursos imputa ao DENATRAN e ao CONTRAN dificuldade de exercer as atribuições de coordenação do SNT.

Vale destacar que o CTB já determina que, nos casos em que as penalidades são impostas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, referentes a infrações de natureza leve, média ou grave, os recursos interpostos sejam apreciados por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral das Juntas Administrativas de Recursos de Infração - JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta, conforme dispõe o art. 289, inciso I, alínea “b”, do CTB. Isto é, já há um colegiado criado especificamente para essa finalidade, o qual certamente tem uma capacidade maior de análise de todos os recursos que atualmente são julgados pelo CONTRAN, como também possuem a prerrogativa de diligenciar com mais facilidade e eficiência, tendo em vista que se trata de fatos ocorridos em sua respectiva circunscrição. Esses colegiados especiais decorrem das JARI que atuam junto a órgãos de trânsito federais – Polícia Rodoviária Federal e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, possuindo estruturas em todas as Unidades da Federação, portanto, com condições de assumirem esse julgamento e interesse em que haja solução desses processos com celeridade.

Por fim, propõe-se a alteração do conceito de ciclomotor previsto no Anexo I do CTB, que não contempla os veículos movidos por motor elétrico. Na lacuna da lei, o CONTRAN editou a Resolução nº 315, de 08 de maio de 2009, equiparando os ciclomotores elétricos aos ciclomotores à combustão. No entanto, com a já citada decisão do STF quanto ao art. 161 do CTB, essa equiparação poderia ser questionada, colocando na ilegalidade veículos já em circulação no país. Neste contexto, estamos buscando tratar das bicicletas motorizadas e equipamentos equiparados para fins de isenção de registro e licenciamento com a inclusão do art. 135-A já mencionado anteriormente. E, na equiparação dos ciclomotores elétricos,



aproveitou-se a definição dada pela referida resolução do CONTRAN que é de 4 kw (quatro quilowatts), adotada desde o ano de 2009.

São essas, Senhor Presidente da República, as razões que justificam a adoção do Projeto de Lei que ora submeto à apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas