



COMENTÁRIOS AO PL Nº 2.872/08, NA FORMA DO SUBSTITUTIVO DE 17/09/09

Artigo 7º, VIII – Inclusão da ANTT no Sistema Nacional de Trânsito.

Comentário: Não há a necessidade de inclusão expressa da ANTT no Sistema Nacional de Trânsito, pois, na prática, a Lei de sua criação (nº 10.233/01) já fez com que isso ocorresse, destinando-lhe as competências nos termos do que se pretende com o parágrafo único do projeto de lei. A interpretação conjunta do CTB com a Lei mencionada permite entender que a ANTT representa uma ENTIDADE executiva rodoviária da União (por se tratar de Administração pública indireta), sem prejuízo das competências do ÓRGÃO executivo rodoviário da União (que faz parte da Administração direta), que, atualmente, é o DNIT. É de se registrar que o DNIT também não está expressamente mencionado no artigo 7º, mais um motivo para não se mencionar a ANTT. Manter o artigo da maneira como atualmente se encontra respeita a autonomia da União, na sua organização administrativa, ou seja, hoje o DNIT e a ANTT se encaixam perfeitamente no inciso IV do artigo 7º, sem impedir que, no futuro, outros órgãos e/ou entidades exerçam este papel.

Artigo 148, §§ 3º e 4º – Obtenção da CNH definitiva.

Comentário: Como o artigo 264 da Lei 9.503/97 foi vetado, quando da aprovação do Código de Trânsito Brasileiro, não há dispositivo específico do CTB que verse sobre a penalidade de CASSAÇÃO DA PERMISSÃO PARA DIRIGIR. Pelas razões do veto ao artigo 264, deixou-se a entender que tal penalidade é justamente a não obtenção da CNH, no término do período da PPD, de que trata os parágrafos do artigo 148; portanto, não há sentido em se mencionar, no PL, a punição com cassação da PPD, pois é justamente disso que se está tratando. Quanto à suspensão do direito de dirigir, considero excelente a condição imposta.

Artigo 152, § 2º – Aproveitamento do Curso de formação de condutor para militares e policiais.

Comentário: A expressão atual “militares das Forças Armadas e Auxiliares” foi substituída por “militares e policiais”, o que dá ensejo ao entendimento de que se ampliou a aplicação do dispositivo a todos os órgãos policiais, previstos no artigo 144 da Constituição Federal, ou seja, não apenas os integrantes das FFAA e policiais militares estarão atingidos pela norma, mas os policiais ferroviários federais, rodoviários federais, federais, civis e bombeiros (abrindo ainda questionamento quanto às guardas municipais, contempladas no § 8º). Não sei se era essa a intenção (e, particularmente, até acho interessante), mas há que se corrigir outra expressão utilizada, que é “ministrado em suas corporações”, tendo em vista que o termo “Corporações” refere-se aos organismos militares; assim, a sugestão é substituir por “organizações”, como se encontra no § 3º.

Artigo 162 – Mudança nas consequências para as infrações relacionadas à habilitação do condutor.

Comentário: Como se trata de nova redação, há a necessidade de mencionar, no PL, qual é a penalidade aplicável a cada um dos incisos modificados, tendo em vista que o projeto transcreveu apenas as medidas administrativas aplicáveis a cada caso, mas deixou de transcrever as penalidades (e aí teremos um conflito, por exemplo, entre a penalidade atual de apreensão do veículo e a medida administrativa incluída, de retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado). Além disso, no inciso III, sugiro retirar, da medida administrativa, o “recolhimento do documento de habilitação”, pois não há qualquer razão lógica para sua existência (uma falha que se encontra no Código, desde sua publicação, podendo ser corrigida pelo PL). Isto porque, em todos os outros

casos (exceto na infração de CNH vencida há mais de trinta dias), a medida de recolhimento do documento de habilitação relaciona-se à penalidade de suspensão do direito de dirigir, o que não ocorre neste caso. Em outras palavras, por qual motivo deve-se recolher o documento de habilitação daquele que dirige veículo com CNH de categoria diferente, já que não haverá suspensão do direito de dirigir? (a mesma consideração é válida para o artigo 163, que também se encontra alterado no PL).

Artigo 174 – Infração de promoção de competição esportiva não autorizada.

Comentário: Foram retiradas as penalidades atualmente existentes, de suspensão do direito de dirigir e de apreensão do veículo, o que se torna contraditório, se comparado à infração do artigo 173, cometida por aquele que participa da competição.

Artigo 218 – Infração por excesso de velocidade.

Comentário: Com a alteração da Lei nº 11.334/06, a redação atual do artigo contempla, no *caput*, as expressões que antes se encontravam nos incisos I (rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais) e II (demais vias), erro que está se repetindo no PL. Ou seja, já que o excesso de velocidade constitui infração escalonada da mesma forma, independente do tipo de via, não há a necessidade de citá-las (já que a infração se refere às rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e DEMAIS VIAS, é lógico que se refere a TODAS AS VIAS). O texto do *caput* pode ser, simplesmente, “transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho, medida por instrumento ou equipamento hábil”.

Artigo 230, incisos V e VI – Substituição da conjunção “e” pela conjunção “ou”.

Comentário: Embora compreenda a motivação da mudança, já que recebo, constantemente, o questionamento de meus alunos, sobre a utilização do “e”, entendo que se trata de questão meramente semântica, não merecendo a atenção para um projeto dessa grandiosidade. Dizer que a conjunção “e” obriga que as duas condições estejam presentes para a caracterização da infração de trânsito, é ignorar a própria classificação gramatical da conjunção “e”, que pode ser tanto aditiva, quanto alternativa.

Artigo 230, inciso IX – Exclusão do “tacógrafo” da configuração da infração.

Comentário: Apesar de entender a intenção desta exclusão, tendo em vista o acréscimo, no mesmo projeto, de dispositivos específicos para o “tacógrafo”, a aplicação do princípio da especificidade, inerente ao Direito sancionador, já resolve a questão. Existem outras situações de defeito no equipamento obrigatório, que não se enquadram no atual artigo 230, inciso IX, e nem por isso estão expressamente excluídos do dispositivo (como, por exemplo, a condução de veículo com defeito no sistema de iluminação, que se enquadra no artigo 230, inciso XXII).

Artigo 231, inciso VIII – Mudança da medida administrativa prevista para a infração relacionada ao transporte remunerado irregular.

Comentário: A remoção do veículo, como medida isolada (da maneira como se encontra), equipara-se à remoção prevista para as infrações de estacionamento irregular, tendo como único objetivo a desobstrução da via (o que não ocorre no transporte remunerado). Somente tem sentido a medida administrativa de remoção do veículo para esta infração, se estiver relacionada à penalidade de apreensão do veículo, como ocorre, por exemplo, nas infrações do artigo 230, incisos I a VI; portanto, há a necessidade de se estabelecer, além da penalidade de multa, a de apreensão do veículo (do jeito como foi redigido o PL, haverá dificuldades para a fiscalização de trânsito).

Artigo 244, inciso IX – Infração cometida pelas motocicletas que transitam entre veículos.

Comentário: A medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação somente tem sentido, nesta infração, se estiver relacionada à penalidade de suspensão do direito de dirigir, que não se encontra prevista.

Artigo 257, § 8º – Aplicação de multa por não indicação do infrator à pessoa física não habilitada, proprietária do veículo.

Comentário: A solução não será tão simples assim, embora haja a necessidade de mudança da lei atual, já que hoje tais casos não geram qualquer consequência jurídica, além do valor pecuniário da multa principal. Isto porque a não indicação do infrator por pessoa física não habilitada, proprietária do veículo, não significa, necessariamente, que se esteja querendo evitar que alguém perca pontos em seu prontuário, mas pode ser até mesmo uma “confissão” de que o veículo era conduzido pelo próprio dono do veículo, que não possui habilitação. Da forma como o PL se encontra, a lei será utilizada como uma forma de penalizar ALGUÉM, independente se esse alguém cometeu ou não a infração, o que contraria os princípios do Direito sancionador, em especial o da pessoalidade.

Artigo 261, § 4º – Período de suspensão do direito de dirigir para infrações específicas.

Comentário: Como são poucas as infrações que prevêm, especificamente, a penalidade de suspensão do direito de dirigir, sugiro que a fórmula utilizada seja a menção expressa aos seus artigos (a exemplo do que ocorre com a cassação do documento de habilitação, prevista no artigo 263, II), para evitar dificuldades na interpretação do dispositivo. Ademais, há que se excluir, deste artigo, o cômputo do prazo de suspensão para a infração do artigo 165, cuja redação atual (dada pela Lei nº 11.705/08) já estabelece que a suspensão será de doze meses (e não de oito meses, como seria o previsto para as infrações com fator multiplicador de cinco vezes).

Artigo 261, § 6º – Enquadramento do condutor suspenso na infração do artigo 162, II.

Comentário: Como foi dado o prazo de trinta dias, no parágrafo anterior, para a entrega do documento de habilitação e tendo em vista que o período de suspensão somente se inicia com a entrega da CNH (conforme § 11), há a necessidade de se prever que incorrerá na infração do artigo 162, II, o condutor notificado da penalidade, **após decorrido o prazo para a entrega do documento.**

Artigo 263, § 2º – Prazo para requerer a reabilitação daquele que teve a CNH cassada.

Comentário: O PL propõe mencionar o “documento de habilitação”, em vez de manter a redação atual, que se refere unicamente à “Carteira Nacional de Habilitação”, mas gera um grande problema, que decorre do entendimento do que vem a ser a “cassação da Permissão para Dirigir”. Se levarmos em consideração o veto ao artigo 264, com as correspondentes razões, e o artigo 148, §§ 3º e 4º, teremos o seguinte questionamento, com a redação que se propõe: O permissionário que tem sua PPD cassada, por não obter a CNH definitiva, DEVE ESPERAR TAMBÉM 2 ANOS para reiniciar o processo (diferentemente do que hoje ocorre, em que não há prazo)?

Artigo 306, § 2º e artigo 308, parágrafo único – Penas diferenciadas de acordo com o resultado do acidente de trânsito causado por motorista sob influência de álcool.

Comentário: As regras “importadas” do artigo 129 do Código Penal, a serem incorporadas nos artigos 306 e 308, merecem ponderação mais detalhada, tendo em vista que a classificação que o Código Penal atribui à lesão corporal, conforme sua gravidade, somente se justifica nas lesões DOLOSAS, não havendo gradação para as lesões culposas, o que somente pode ser avaliado conforme a análise subjetiva de cada caso. Incorporar tais regras aos crimes dos artigos 306 e 308 significa ignorar o ânimo delitivo em cada conduta, considerando todos os acidentes de trânsito cometidos por tais motoristas como dolosos, generalização que é condenada pelo Direito penal. Além disso, se o juiz entender, em determinado caso, que a lesão corporal causada por QUALQUER motorista foi intencional (ou com o risco assumido, a qualificar o dolo eventual), aplicar-se-á o artigo 129 do Código Penal de qualquer maneira. Veja-se, ainda, que a redação dada ao inciso VIII do PL diverge do § 3º do artigo 129 do CP, resultando em significados diferentes.

Artigo 306, § 3º – Equivalência do teste de ar alveolar.

Comentário: A estipulação da equivalência entre o teste de ar alveolar e a medição de sangue, diretamente neste parágrafo, automaticamente EXCLUI a necessidade de se manter a redação do § 1º (que surgiu da renumeração do atual parágrafo único, incluído pela Lei 11.705), que prescreve tal atribuição ao Poder Executivo Federal.

Artigo 323 – Mudança do valor da penalidade relativa à infração por excesso de peso.

Comentário: Não há razão para a mudança proposta, simplesmente pelo fato de pretender estabelecer em reais o que se encontrava em UFIR, tendo em vista que este artigo não tem mais validade jurídica, pois se referia a uma condição transitória, já extinta. O CONTRAN regulamentou a metodologia de aferição de peso, com a Resolução nº 258/07 e, portanto, hoje, aplica-se normalmente o inciso V do artigo 231.

São Paulo, 02 de outubro de 2009.

JULYVER MODESTO DE ARAUJO
Presidente da ABPTRAN