QUADRO COMPARATIVO E COMETÁRIOS A 44º Alteração do CTB – Lei nº 14.599/2023

Organizador: Ricardo Alves da Silva

O presente trabalho visa atualizar o leitor acerca das últimas alterações promovidas no CTB com a publicação da Lei nº 14.599/23.

Essa lei é oriunda da Medida Provisória nº 1.153/22, (publicada em 30/12/22), que tinha por objetivo prorrogar a aplicação de multa pela não realização do exame toxicológico periódico e modificava apena 8 (oito) artigos (10, 12, 67-C, 80, 116, 148, 269 e 323) no Código de Trânsito Brasileiro.

Passados pouco mais de 6 (seis) meses, temos a publicação 44ª Lei de alteração do Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 14.599/23, publicada na data de 20 de junho de 2023, sendo a 12ª Lei decorrente de Medida Provisória.

A mencionada Lei traz 55 modificações no CTB, sendo a 2ª com maior número de alterações no CTB, perdendo apenas para alterações inseridas pela da Lei nº 14.071/20 (que trouxe **57 modificações)**.

Foram 52 artigos alterados e 3 artigos incluídos, ainda foi alterado Anexo I, com 4 alterações, 4 inclusões e 1 revogação:

1. **Artigos alterados:** 10, 12, 19, 22, 23, 24, 67-C, 76, 78, 80, 96, 103, 115, 116, 120, 129-A, 129-B, 130, 131, 140, 141, 148-A, 155, 165-B, 269, 280, 284, 315 e 326-A;

2. **Artigos incluídos**: 24-A, 165-C e 165-D (vetado). Anexo I Incluídos: Quadriciclo, Sinistro de trânsito, Triciclo e Veículo especial; Alterado: Veículo automotor. Dispositivos revogados: inciso II-A do art. 10, incisos VII e VIII do art. 24, alínea ‘b’ do inciso I do art. 96, parágrafo único do art. 323, conceito de patrulhamento (Anexo I).

3. **Artigos incluídos:** 24-A, 165-C e 165-D (vetado).

4. **Anexo I**

5. **Incluídos**: Quadriciclo, Sinistro de trânsito, Triciclo e Veículo especial; **Alterado:** Veículo automotor.

6. **Dispositivos revogados:** inciso II-A do art. 10, incisos VII e VIII do art. 24, alínea 'b' do inciso I do art. 96, parágrafo único do art. 323, conceito de patrulhamento (Anexo I).

O legislador ainda optou por alterar em bloco, todos os artigos do CTB (e os CONCEITOS do ANEXO I) que continham a palavra "**acidente**" (acidentado e acidentados), por "**sinistros**" (sinistrado e sinistrados), modificando assim da seguinte forma: artigos 12, 19, 20, 21, 22, 24, 41, 67, 76, 77, 78, 104, 160, 176, 177, 178, 231, 268, 277, 279, 279-A, 301, 302, 304, 305, 312, 312-A, 314 e Anexo I (operação de trânsito, patrulhamento ostensivo, policiamento ostensivo de trânsito).

Para facilitar o estudo das alterações introduzidas no CTB pela Lei nº 14.599/23, elaboramos um QUADRO COMPARATIVO, com alguns comentários, onde contemplamos as antigas redações e as novas.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição: II-A - Ministro de Estado da Infraestrutura, que o presidirá; (*Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020*) **III** - Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações; **IV** - Ministro de Estado da Educação; **V** - Ministro de Estado da Defesa; **VI** - Ministro de Estado do Meio Ambiente; **XXII** - Ministro de Estado da Saúde; **XXIII** - Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;	Art. 10. O CONTRAN, com sede no Distrito Federal, é composto pelos Ministros de Estado responsáveis pelas seguintes áreas de competência: II-A - (revogado); III - ciência, tecnologia e inovações; IV - educação; V - defesa; VI - meio ambiente; ..... XXII - saúde; XXIII - justiça;

XXIV - Ministro de Estado das Relações Exteriores; **XXVI** - Ministro de Estado da Economia; e **XXVII** - Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. § 3º-A – INEXISTENTE **§ 4º** Os Ministros de Estado deverão indicar suplente, que será servidor de nível hierárquico igual ou superior ao nível 6 do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS ou, no caso do Ministério da Defesa, alternativamente, Oficial-General.	XXIV - relações exteriores; ..... XXVI - indústria e comércio; XXVII - agropecuária; XXVIII - transportes terrestres; XXIX - segurança pública; e XXX - mobilidade urbana. § 3º-A O CONTRAN será presidido pelo Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União. § 4º Os Ministros de Estado poderão se fazer representar por servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo - CCE, nível 17, ou, por oficial general, na hipótese de se tratar de militar.

COMENTÁRIO: Definição da composição e presidência do CONTRAN por áreas de competência e não por Ministérios para tornar o texto resiliente a eventuais reformas ministeriais.

A presidência do CONTRAN passa a ser do Ministro de Estado ao qual estiver subordinado o órgão máximo executivo de trânsito da União que hoje é a Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, vinculada ao Ministério dos Transportes.

Insere-se a possibilidade de representação dos Ministros de Estado por servidores de alto nível hierárquico, para aumentar a probabilidade de formação de quórum mínimo nas reuniões do CONTRAN.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 12. **§ 3º** Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do Contran poderá editar deliberação, ad referendum do Conselho e com prazo de validade máximo de 90 (noventa) dias, para estabelecer norma regulamentar prevista no inciso I do caput, dispensado o cumprimento do disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo, vedada a reedição. § 4º - **INEXISTENTE;**	Art. 12. § 3º Em caso de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do CONTRAN poderá editar deliberação, ad referendum do Plenário, para fins do disposto no inciso I do caput. § 4º A deliberação de que trata o § 3º: § 4º A deliberação de que trata o § 3º: I - na hipótese de não ser aprovada pelo Plenário do CONTRAN no prazo de cento e vinte dias, perderá sua eficácia, com manutenção dos efeitos dela decorrentes; e II - não está sujeita ao disposto nos § 1º e § 2º, vedada a reedição.

I- **INEXISTENTE;** **II- INEXISTENTE.**	

COMENTÁRIO: O texto do § 3º havia sido recentemente alterado pela Lei nº 14.071/2020 e novamente sofre alteração ampliando o prazo de validade das deliberações do presidente do CONTRAN para 120 dias, para ajustar a sua vigência ao calendário de reuniões ordinárias do Órgão e à exigência de consulta pública sobre os atos.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 19. 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; XXXII - INEXISTENTE	Art. 19. ..... XV – Promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino; ..... XXXII – organizar e manter o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest).

COMENTÁRIO: Foi alterado o inciso XV retirando o nome do "Ministério da Educação e do Desporto" e inserindo "Ministério da Educação".

Foi incluído inciso XXXII, estabelecendo a competência da SENATRAN para "organizar e manter o Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest) ".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 22. V - Executar a 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	Art. 22. ..... V - Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, **excetuadas** aquelas de competência privativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios previstas no § 4º do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; VI - Aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, **excetuadas aquelas de**

nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; § 2º INEXISTENTE	**competência privativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios** previstas no § 4º do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; ..... § 1º ..... § 2º Compete privativamente aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas no parágrafo único do art. 165-B, nos arts. 233, 240, 241, 242 e 243 e no § 5º do art. 330.

COMENTÁRIOS: Torna a fiscalização em vias urbanas competência concorrente entre municípios e estados ao mesmo tempo em que define, de forma mais clara, competências privativas de cada ente.

Essas modificações no CTB (incisos V e VI, somados ao § 2º) são bastante significativas, pois se alteram as competências dos órgãos fiscalizadores nas vias urbanas.

Ficam estabelecidas as competências PRIVATIVAS nas infrações dos artigos 165-B, 233, 240, 241, 242, 243 e § 5º do artigo 330 aos órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal por meio de seus agentes ou por convênio com as Polícias Militares.

São essas as infrações de competência privativa:

- Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito;
- Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado;
- Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor;
- Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação;
- Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos;

- Os estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito: a falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista para as infrações gravíssimas, independente das demais cominações legais cabíveis.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 23. ..... VIII – INEXISTENTE	Art. 23 ..... VIII - realizar o policiamento ostensivo, com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando sinistros.

COMENTÁRIOS: Dentre os dispositivos vetados estão o inciso VIII do Art. 23 que versava sobre a Polícia Militar, ao qual havia sido construído pela FENEME - Federação Nacional de Entidades de Oficiais Militares Estaduais com esforço coletivo para sua aprovação na Câmara dos Deputados e do Senado Federal, mas ao final não se obteve o sucesso desejado.

Na verdade, não houve impacto com relação às atribuições e atividades das Polícias Militares no Trânsito. O dispositivo tinha por objetivo esclarecer a amplitude da atribuição da PM perante o CTB, até porque, o Anexo "I" do mesmo CTB conceituando POLICAMENTO OSTENSIVO DE TRANSITO - como "*função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes*".

Razões do veto

"A proposição legislativa estabelece que competiria às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal realizar a polícia ostensiva de trânsito, com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, de forma a assegurar a livre circulação e a evitar sinistros, respeitadas as competências da Polícia Rodoviária Federal.

Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição resultaria conflito com as competências de outros órgãos encarregados de fiscalização de trânsito, tais como servidores públicos estatutários dos Estados e de empresas de trânsito, considerando que estariam ressalvadas, no texto proposto, apenas as competências da Polícia Rodoviária Federal.

O conflito de competências poderia causar insegurança jurídica sobre a legalidade da atuação dos demais agentes, atualmente incumbidos dessa atividade, e daria causa à interrupção das ações de fiscalização por agentes não vinculados à polícia ostensiva de trânsito ou à Polícia Rodoviária Federal".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 24. VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos; (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016)	Art. 24. ..... VI - Executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas de competência privativa dos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal previstas no § 2º do art. 22, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
§ 3º - INEXISTENTE	§ 3º O exercício das atribuições previstas no inciso VI no âmbito de edificações privadas de uso coletivo somente se aplicam para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos.
§ 4º - INEXISTENTE	§ 4º Compete **privativamente aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios** executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas no arts. 95, 181, 182, 183, 218 e 219, nos incisos V e X do art. 231 e nos arts. 245, 246 e 279-A.

COMENTÁRIOS: Da mesma forma que foi alterado alguns dispositivos do artigo 22 (incisos V e VI, somados ao § 2º), o legislador também optou em modificar o artigo 24 (incisos VI, somados ao § 3º e 4º) para estabelecer nova divisão de competências dos órgãos de trânsito Municipais.

Agora compete PRIVATIVAMENTE ao mencionado órgão municipal a fiscalização das infrações dos artigos 95, 181, 182, 183, 218, 219, incisos V e X do 231 (atualmente a

competência é do Órgão ou Entidade de Trânsito Estadual e Rodoviário), 245, 246 e 279-A.

- Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;
- De estacionamento, parada e trânsito de veículos (todas);
- 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;
- 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;
- Transitar com o veículo com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN;
- Transitar com o veículo excedendo a capacidade máxima de tração;
- Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;
- Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente;
- O veículo em estado de abandono ou acidentado poderá ser removido para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente do Sistema Nacional de Trânsito independentemente da existência de infração à legislação de trânsito, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Importante destacar que no caso da fiscalização do artigo 279-A, que foi Incluído pela Lei nº 14.440/2022 (veículo em estado de abandono ou acidentado, independentemente da existência de infração à legislação de trânsito), não é tratado como infração de trânsito e os procedimentos não estão contidos no rol das fichas de

fiscalização do MBFT, porém é de competência do órgão municipal a adoção dos procedimentos determinados no referido artigo.

Antes das alterações mencionadas existiam 21 (vinte e uma) infrações cuja competência para fiscalizá-las nas vias urbanas eram CONCORRENTES, ou seja, atribuídas a estados e municípios, sendo elas previstas nos artigos do CTB: 167; 168; 169; 170; 173; 177; 189; 195; 196; 209; 209-A; 210; 211; 231, VII e VIII; 239; 244, I, X e XI; e 252, VI e VII.

Destacamos ainda que estas questões inerentes as competências de fiscalizações, sempre foram objetos de longas discussões, pois são fatores limitadores das ações fiscalizatórias.

Oportuno mencionar que a primeira norma do CONTRAN a dispor sobre a distribuição de competências para fiscalizar infrações de trânsito foi a Resolução do CONTRAN nº 66/98 (em 25/09/98), que trazia a "*tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito*", definindo "*competências entre Estados e Municípios, quanto à aplicação de dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro referentes a infrações cometidas em áreas urbanas*".

Da análise de seus regramentos, era possível concluir que a Resolução do CONTRAN não possuía critérios rígidos para a distribuição de competências. Como exemplo, vale citar a distribuição de competência definida para algumas infrações pela Resolução nº 66/98, que ilustrava a falta de critérios lógicos:

1. Conduzir motocicleta sem usar capacete (art. 244, I, do CTB): competência concorrente entre estados e municípios; conduzir motocicleta transportando passageiro sem capacete (art. 244, II, do CTB): competência exclusiva de municípios;

2. Disputar corrida (art. 173 do CTB): competência concorrente entre estados e municípios; participar de "racha" (art. 174 do CTB): competência exclusiva de municípios.

Como se vê, não é possível identificar qual seria o critério utilizado para se chegar à distribuição de competências em relação às infrações citadas nesses exemplos.

Embora a Resolução nº 66/98 tenha sido expressamente revogada pela Resolução do CONTRAN n. 906, de 28/03/22, a distribuição de competências nela definida não se alterou até hoje, restando no momento o MBFT (Resolução CONTRAN nº 985/2022).

Recentemente, a Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, incluiu os incisos X e XI no art. 244 do CTB.

Como vimos à infração do art. 244, II (passageiro sem capacete), é de competência exclusiva dos municípios. Contudo, a infração do art. 244, XI (passageiro com capacete sem viseira ou óculos de proteção ou com viseira ou óculos de proteção em desacordo com a regulamentação), é de competência concorrente.

Esse cenário demonstra cabalmente a necessidade de se redefinir a distribuição de competências. Nessa senda temos ainda que analisar a definição de CIRCULAÇÃO, inserida recentemente no Anexo I do CTB, por meio da Lei n. 14.229, de 21/10/21:

> **CIRCULAÇÃO** - *movimentação de pessoas, animais e veículos em deslocamento, conduzidos ou não, em vias públicas ou privadas abertas ao público e de uso coletivo.*

Da definição de CIRCULAÇÃO, é possível sublinhar a "movimentação de veículos em deslocamento conduzidos". Nessa linha, há congruência lógica em se entender que muitas das infrações afetam os condutores, especialmente aquelas que só ocorrem com a movimentação do veículo, a partir da entrada em vigor da Lei nº 14.229/21, devem ser tomadas como infrações de circulação.

Como exemplo, tem-se a infração de "*dirigir veículo sem possuir Carteira Nacional de Habilitação*": a afronta ao ordenamento jurídico por parte do condutor inabilitado "só ocorrerá" a partir do momento em que colocar veículo automotor em movimento.

Nessa esteira, é forçoso concluir que as infrações abarcadas por tal dinâmica (*exigem a movimentação do veículo por parte do condutor*) devem ser por força do inciso VII do art. 24 do CTB, tomadas por infrações de competência municipal nas vias urbanas.

Outra questão a ser comentada é quanto às infrações CONCORRENTES, pois elas passam a ser todas aquelas demais que não foram mencionadas no artigo 22 (§ 2º) e 24 (§ 4º), podendo ser fiscalizadas tanto pelo Estado quanto pelo Município, sem a necessidade de elaboração de convênios entre eles.

Agora os dirigentes dos órgãos de Trânsito municipais devem estar atentos às mudanças em comento, pois as alterações inerentes às infrações concorrentes exigirão desses

órgãos a devida abordagem aos condutores (*as infrações contidas na redação anterior do artigo 24 não exigiam*), por parte dos agentes de trânsito, no sentido de que se constate o devido ato infracional.

A adoção dessa prática exige uma série de treinamentos e cuidados individuais. Não obstante, os órgãos devem providenciar a aquisição de dispositivos de segurança e proteção individual que habitualmente é utilizado pelas Polícias Militares Estaduais e Federais.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 24-A - INEXISTENTE	Art. 24-A. Compete concorrentemente aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas neste Código, observado o disposto no § 2º do art. 22 e no § 4º do art. 24. Parágrafo único. As competências privativas previstas no § 2º do art. 22 e no § 4º do art. 24 podem ser delegadas por meio do convênio de que trata o art. 25.

COMENTÁRIOS: Como já comentado no artigo 22 e 24 fica expresso que, excetuadas as competências privativas, todas as outras infrações poderão ser fiscalizadas tanto pelo Estado quanto pelo Município, podendo ser delegadas por meio do convênio de que trata o art. 25.

COMO ERA	COMO FICOU

COMENTÁRIOS: Delega-se ao CONTRAN a competência para regulamentar a tolerância no tempo de direção dos motoristas onde não há pontos de parada, para que sejam impostas regras que inibam abusos que coloquem em risco a segurança do trânsito.

Art. 67-C. COMO ERA	Art. 67-C. COMO FICOU
Art. 76. § 8º- Constitui situação excepcional de inobservância justificada do tempo de direção e de descanso, independentemente de registros ou de anotações, a indisponibilidade de pontos de parada e de descanso reconhecidos pelo órgão competente na rota programada para a viagem ou o exaurimento das vagas de estacionamento neles disponíveis. (Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022) Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76. IV - INEXISTENTE	Art. 76. § 8º Regulamentação do CONTRAN definirá as situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção e de descanso pelos motoristas profissionais condutores de veículos ou composições de transporte rodoviário de cargas justificadas por indisponibilidade de pontos de parada e de descanso na rota programada para a viagem ou o exaurimento das vagas de estacionamento neles disponíveis. Parágrafo único. Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação, mediante proposta do Contran e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá: V - a elaboração de planos de redução de sinistros de trânsito com os núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

COMENTÁRIOS: No parágrafo único, foi alterado o nome do "Ministério da Educação e do Desporto" para "Ministério da Educação".

Ainda determina que sejam elaborados planos de redução aos sinistros de trânsito nos núcleos universitários. Esta é uma novidade, pois anteriormente os estudos estavam limitados ao CONTRAN.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.	Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação, do Trabalho e Emprego, dos Transportes e da Justiça e Segurança Pública, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de sinistros.

COMENTÁRIOS: Foram atualizados os nomes dos Ministérios "da Educação e do Desporto", "do Trabalho" e "da Justiça" para, respectivamente, "Ministério da Educação", "do Trabalho e Emprego" e da "Justiça e Segurança Pública".

COMO ERA	COMO FICOU

COMENTÁRIOS: Transferência, do CONTRAN para a SENATRAN, da competência para autorizar sinalização e equipamentos não previstos no CTB de forma experimental e temporária, para tornar o processo mais célere.

Art. 80. § 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.	Art. 80. § 2º O órgão máximo executivo de trânsito da União poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização e equipamentos não previstos neste Código.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 96. ..... II - quanto à espécie: ..... f) especial; ITENS INEXISTENTES	Art. 96. I - b) (revogada); II - ..... f) especial: 1. motocicleta; 2. triciclo; 3. automóvel; 4. micro-ônibus; 5. ônibus; 6. reboque ou semirreboque; 7. camioneta; 8. caminhão; 9. caminhão-trator; 10. caminhonete; 11. utilitário; 12. motor-casa;

COMENTÁRIOS: No inciso I, foi revogada a alínea 'b' do inciso I, que previa o veículo elétrico como uma das classificações quanto à tração, mas houve alteração do ANEXO I no conceito de VEÍCULO AUTOMOTOR, para incluir o veículo elétrico, sendo ele:

- Veículo a motor de propulsão a combustão, elétrica ou híbrida que circula por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas, compreendidos na definição os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).

Assim, entendemos oportuna a revogação.

No inciso II, na classificação quanto à espécie, a alínea 'f', que trata do veículo especial, passou a contemplar quais são as subespécies (ou tipos) de veículos especiais.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 103. § 3º - INEXISTENTE	Art. 103. ..... § 3º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinação de veículos em condições não previstas no caput.

COMENTÁRIOS: Foi incluído um § 3º, permitindo ao CONTRAN autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a circulação de veículos ou combinações sem atendimento aos requisitos e condições de segurança exigíveis aos veículos em geral.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 115. § 4º-A. Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)	Art. 115. ..... § 4º-A Os tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas, desde que facultados a transitar em via pública, são sujeitos ao registro único, sem ônus, em cadastro específico do Ministério da Agricultura e Pecuária, acessível aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

COMENTÁRIOS: A alteração no § 4º-A, foi para modificar o nome do "Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento" para o atual "Ministério da Agricultura e Pecuária".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e limites estabelecidos pela legislação que regulamenta o uso de veículo oficial. Parágrafo único - INEXISTENTE	Art. 116. Os veículos de propriedade da União, dos Estados e do Distrito Federal, devidamente registrados e licenciados, ou aqueles sob posse dos órgãos de segurança pública, somente quando estritamente usados em serviço reservado de caráter policial, poderão usar placas particulares, obedecidos os critérios e os limites estabelecidos pela legislação que regula o uso de veículo oficial. Parágrafo único. As placas de que trata o caput serão concedidas mediante solicitação aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e serão vinculadas ao órgão de segurança pública solicitante.

COMENTÁRIOS: Amplia-se a permissão para uso de placas especiais em veículos "sob posse" dos órgãos de segurança pública, e não apenas naqueles de sua propriedade, para estender a aplicabilidade da prática a veículos alugados ou cedidos, por exemplo. As placas ficarão vinculadas ao órgão solicitante e não vinculadas ao veículo.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 120. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.	Art. 120. Todo veículo automotor, articulado, reboque ou semirreboque, deve ser registrado perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário, na forma da lei.

COMENTÁRIOS: Uma simples alteração no artigo 120. Foi retirada a palavra "elétrico", (relativa à classificação do veículo), pois passou a se enquadrar no conceito de "automotor".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diretamente ou mediante convênio. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)	Art. 129-A. O registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura e Pecuária, diretamente ou mediante convênio.

COMENTÁRIOS: Seguindo as atualizações relativas as novas nominatas dos Ministérios, foi alterado o nome do "Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento" para "Ministério da Agricultura e Pecuária".

COMO ERA	COMO FICOU
INEXISTENTE	Art.129-B ..... Parágrafo único. O registro previsto no caput será executado por empresas registradoras de contrato especializadas, na modalidade de credenciamento pelos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, observado o disposto no art. 79, parágrafo único, inciso III, da Lei 14.133, de 1º de abril de 2021.

COMENTÁRIOS: Foi incluído o parágrafo único ao artigo 129 –B com relação a registro de veículos.

O § 1º do art. 1.361 do Código Civil (CC) estabelece, que a constituição da propriedade fiduciária se dá com o registro do contrato, celebrado por instrumento público ou particular, que lhe serve de título, no Registro de Títulos e Documentos do domicílio do

devedor, ou, em se tratando de veículos, na repartição competente para o licenciamento, fazendo-se a anotação no certificado de registro.

Desta forma havia a necessidade de dar maior consistência a aplicação do artigo 129-B, assim desse dispositivo determinando que o registro desses contratos de garantias de alienação fiduciária deve ser executado por empresas registradoras de contrato especializadas na modalidade de credenciamento pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.	Art. 130. Todo veículo automotor, articulado, reboque ou semirreboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

COMENTÁRIOS: Assim como o artigo 120 do CTB, o legislador optou em fazer uma simples alteração, retirando a palavra "elétrico", passando a se enquadrar no conceito de "automotor".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 131. § 7º - INEXISTENTE	Art. 131. ..... § 7º O CONTRAN, excepcionalmente, poderá prorrogar a exigência do disposto no § 5º, mediante comprovada falta de peças ou necessidade de escalonamento para o atendimento ao chamamento dos consumidores, avaliadas as questões de segurança viárias.

COMENTÁRIOS: O Recall foi uma das grandes novidades introduzidas no CTB logo em sua promulgação, porém acabou sofrendo 3 (três) alterações na sua redação original (*caput*, *§ 4º alterado pela Lei nº 14.229, de 2021, § 5º e § 6º incluídos pela Lei nº 14.071, de 2020*). Agora está sendo incluído o § 7º, relativo ao bloqueio de licenciamento para veículos não submetidos às campanhas de chamamento para substituição de peças,

estabelecendo a possibilidade de que o CONTRAN, excepcionalmente, prorrogue o prazo para este bloqueio, quando ocorrer falta de peças ou necessidade de escalonamento para o atendimento aos consumidores.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:	Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

COMENTÁRIOS: Assim como os artigos 120 e 130 do CTB, o legislador optou em fazer uma simples alteração, retirando a palavra "elétrico", passando a se enquadrar no conceito de "automotor".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.	Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

COMENTÁRIOS: Mais um artigo em que o legislador alterou, retirando a palavra "elétrico", passando a se enquadrar no conceito de "automotor".

COMO ERA	COMO FICOU

COMENTÁRIOS: Foi alterada a redação do § 5º, estabelecendo que o resultado positivo do exame toxicológico periódico acarretará suspensão pelo período de 3 meses.

O inciso I previa que "o impedimento de dirigir qualquer veículo até a obtenção de resultado negativo em novo exame", mas restou VETADO. As razões do veto foram as

Art. 148-A. § 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º deste artigo acarretará a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias. I - INEXISTENTE II - INEXISTENTE	Art. 148-A. ..... § 5º O resultado positivo no exame previsto no § 2º deste artigo acarretará: I - ~~o impedimento do condutor dirigir qualquer veículo até a obtenção de resultado negativo em novo exame; e~~ (vetado) II - a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no Renach, de resultado negativo em novo exame, vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias. .....
§ 8º - INEXISTENTE	§ 8º A não realização do exame previsto neste artigo acarretará: I – nos casos de que trata o caput deste artigo, o condutor ficará impedido de obter ou renovar a CNH até que seja realizado o exame com resultado negativo e serão aplicadas as sanções previstas no art. 165-B deste Código; e II – no caso do § 2º, serão aplicadas as sanções previstas no § 5º deste artigo e nos arts. 165-B e 165-D deste Código, conforme a irregularidade verificada.
§ 9º - INEXISTENTE	§ 9º Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União comunicar aos condutores, por meio do sistema de notificação eletrônica de que trata o art. 282-A deste Código, o vencimento do prazo para a realização do exame com 30 (trinta) dias de antecedência, bem como das penalidades decorrentes da sua não realização.
§ 10º - INEXISTENTE	§ 10. Será exigido o exame de que trata o caput deste artigo ao candidato à primeira habilitação nas categorias A e B, como condição para obtenção da permissão para dirigir.
§ 11º - INEXISTENTE	§ 11. O Contran regulamentará as disposições deste artigo.

seguintes: *"A proposição legislativa estabelece que o resultado positivo no exame previsto no § 2º do art. 148-A, que dispõe que os condutores das categorias C, D e E com idade inferior a setenta anos serão submetidos a novo exame a cada período de dois anos e seis meses, a partir da obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação, acarretaria ao condutor o impedimento de dirigir qualquer veículo até a obtenção de resultado negativo em novo exame.*

Em que pese a boa intenção do legislador, a proposição legislativa contraria o interesse público e viola a constitucionalidade, tendo em vista que a instituição de 'impedimento de dirigir qualquer veículo até a obtenção de resultado negativo em novo exame', aplicado de forma imediata, é medida que se confunde com a própria sanção de suspensão do direito de dirigir, mas com o agravamento de não ser aplicada após processo administrativo, com contraditório e ampla defesa. A pena ainda é desproporcional já que prevê o impedimento do direito de dirigir qualquer veículo, e não apenas aqueles das categorias para as quais se exige o exame toxicológico. Ademais, o art. 165-B, que prevê as penalidades para condução de veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico, já estabelece como penalidade multa e suspensão do direito".

Foi incluído § 8º, para prever que a não realização do exame toxicológico configura as infrações de trânsito dos artigos 165-B e 165-D, conforme o caso (esta última, incluída pela nova lei, mas foi vetado pelo Executivo).

Portanto um condutor habilitado na Categoria "D' por exemplo, que estiver dirigindo um veículo da Categoria "B' (*não exige o exame toxicológico*), mas estiver com o exame toxicológico "vencido", cometerá a infração capitulada no artigo 165 B do CTB.

Foi incluído o § 9º, estabelecendo que a SENATRAN deverá comunicar aos condutores, via sistema de notificação eletrônica, o vencimento do prazo para realização do exame toxicológico, com 30 dias de antecedência, bem como as penalidades decorrentes de sua não realização. Tal informação também fica disponível a fiscalização.

COMO ERA	COMO FICOU

Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor e elétrico será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada.	Art. 155. A formação de condutor de veículo automotor será realizada por instrutor autorizado pelo órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, pertencente ou não à entidade credenciada. .....

COMENTÁRIOS: Assim como os artigos 120, 130 e 141, o legislador também alterou, o dispositivo, retirando a palavra "elétrico", passando a se enquadrar no conceito de "automotor".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 165-B. Conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A deste Código, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido: Infração – gravíssima; Penalidade – multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no Renach de resultado negativo em novo exame. **Parágrafo único.** Incorre na mesma penalidade o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e não comprova a realização de exame toxicológico periódico exigido pelo § 2º do art. 148-A deste Código por ocasião da renovação do documento de habilitação nas categorias C, D ou E.	Art. 165-B. Dirigir veículo sem realizar o exame toxicológico previsto no art. 148-A deste Código: ..... Infração – gravíssima; Penalidade - multa (cinco vezes) e, em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses, multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir. Parágrafo único. No caso de não cumprimento do disposto no § 2º do art. 148-A deste Código, a infração se configurará quando o condutor dirigir veículo após o trigésimo dia do vencimento do prazo estabelecido.

COMENTÁRIOS: Esse artigo era o objeto principal da Medida Provisória nº 1.153/22, editada em 30/12/2022, que visava postergar a exigência do exame toxicológico periódico para obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação para 1º de julho de 2025.

De acordo com a Exposição de Motivos apresentada pelo então Ministério da Infraestrutura, a situação pandêmica somada à elevação do preço dos combustíveis fez com que significativo número de motoristas não tenha realizado o exame em tela,

podendo incorrer nas penalidades de multa e suspensão do direito de dirigir, após os motoristas terem tido inclusive a concessão do auxílio emergencial.

Na análise do Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória n. 1.153/22, sob relatoria no Plenário do Senador Giordano (MDB/SP), foram alterados os prazos, adiantando para 1º de julho de 2023, sem que tivesse motivos óbvios para tal.

Essa infração na verdade foi inserida no CTB pela Lei n. 14.071/20, passando a punir quem dirigir veículo sem realizar o exame toxicológico, independentemente se for o exame inicial (para obtenção ou renovação das categorias 'C', 'D' ou 'E') ou o periódico (a cada 2 anos e meio para os condutores destas categorias, com idade inferior a 70 anos);

A multa de trânsito, até então, só é aplicada para quem for flagrado conduzindo veículos das categorias C, D ou E, sem estar com o Exame Toxicológico em dia.

A nova redação faz a menção às categorias C, D ou E ficando suprimida, levando ao entendimento de que a infração ocorre mesmo quando na condução de veículos das categorias A e B.

Destaco que os exames estabelecidos no § 2º do art. 148-A continuam sendo somente para as Categorias C, D ou E, porém, esses condutores devem manter seus exames periódicos devidamente atualizados, sob pena de estarem conduzindo veículos nas Categorias A ou B e estando com tais exames vencidos, sofram as penalidades inseridas nesse artigo em apreço.

O CONTRAN deve estabelecer o escalonamento, em 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir do dia 1º de julho de 2023, da realização dos exames de que trata o art. 148-A do CTB, pelos condutores das categorias C, D e E que tenham a obrigação de realização do exame toxicológico periódico a partir de 3 de setembro de 2017.

Para que ocorra tal infração é necessário observar se o condutor está dirigindo o veículo após o trigésimo dia do vencimento do prazo estabelecido em sua CNH após consulta ao sistema de notificação eletrônica.

Diante dessa nova sistemática, cabe a SENATRAN de forma urgente alterar os códigos de inserção dos AITs, bem como o CONTRAN alterar o MBFT, a ficha do artigo em apreço, no sentido de padronizar os novos procedimentos.

A penalidade de multa (cinco vezes) não foi alterada, mas em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses, multa (dez vezes) foi acrescentada, mantendo-se também a suspensão do direito de dirigir.

COMO ERA	COMO FICOU
INEXISTENTE	Art. 165-C. Dirigir veículo tendo obtido resultado positivo no exame toxicológico previsto no caput do art. 148-A deste Código: Infração - gravíssima Penalidade - multa (cinco vezes) e, em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses, multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir.

COMENTÁRIOS: Dispositivo inserido ao CTB em que cria a multa de balcão passando a ser aplicada, também, para condutores das categorias C, D ou E que mesmo NÃO exercendo atividade remunerada (EAR) que deixarem de renovar os exames toxicológicos periódicos.

Este artigo produzirá efeitos a partir de 1º de julho de 2023, devendo o CONTRAN estabelecer o escalonamento, não superior a 180 dias, para realização do exame toxicológico periódico.

A SENATRAN deve expedir uma Portaria estabelecendo o novo código de inserção, para procedimentos administrativos e o MBFT deve também sofrer a inserção dessa ficha de fiscalização.

COMO ERA	COMO FICOU

COMENTÁRIOS: O artigo deveria ser inserido ao CTB, porém restou VETADO com as seguintes Razões do veto *"A proposição legislativa estabelece que seria considerado*

INEXISTENTE	~~Art. 165-D. Deixar de realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A deste Código, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido:~~ ~~Infração - gravíssima~~ ~~Penalidade - multa (cinco vezes)~~ ~~Parágrafo único. A competência para aplicação da penalidade de que trata este artigo será do órgão ou entidade executivo de trânsito de registro da CNH do infrator.~~ (vetado)

como infração gravíssima, com penalidade de multa (cinco vezes), a conduta de 'deixar de realizar o exame toxicológico previsto no § 2º do art. 148-A deste Código, após 30 (trinta) dias do vencimento do prazo estabelecido'. Estabelece, ainda, que a competência para aplicação da referida penalidade seria do órgão ou da entidade executivos de trânsito de registro da Carteira Nacional de Habilitação do infrator entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, o novo comando afigura-se desarrazoado ao impor penalização desproporcional pelo simples fato de o condutor não ter realizado o exame toxicológico dentro do prazo, mesmo que esse condutor tenha dirigido no período veículos das categorias que exijam o exame".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 269. **§ 3º** São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.	Art. 269. ..... § 3º São documentos de habilitação: I - a Carteira Nacional de Habilitação; II - a Permissão para Dirigir; e III - a Autorização para Conduzir Ciclomotor. .....

COMENTÁRIOS: Foi alterado o § 3º do artigo 269 incluindo como um dos documentos de habilitação, a "Autorização para Conduzir Ciclomotor".

Importante que seja destacado que a ACC (Autorização para Conduzir Ciclomotor) é apenas uma informação que é inserida pelo DETRAN na CNH, não sendo assim um documento próprio.

Desta forma entendemos que foi modificação desnecessária e não modifica qualquer procedimento por parte da fiscalização.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:	Art. 280. .....
§ 5º - INEXISTENTE	§ 5º ~~No caso dos convênios celebrados nos termos do art. 25, a lavratura de autos de infração de trânsito e os procedimentos decorrentes somente poderão ser realizados por agente da autoridade de trânsito conceituado neste Código.~~
§ 6º - INEXISTENTE	§ 6º Não há infração de circulação, parada e estacionamento relativa aos veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, ainda que não identificados ostensivamente.

COMENTÁRIOS: A inserção do § 5º do art. 280 seria umas das modificações que traria uma série de discussões, pois caso fosse inserido ao CTB, extinguiria a possibilidade da autuação das Guardas Municipais na fiscalização viária.

Por meio de uma Emenda de Plenário, o Senador Renan Calheiros solicitou a supressão do § 5º do Artigo 280 ao CTB, conforme previsto no Art. 1º do PLV n º 10, 2023, proveniente da Medida Provisória nº1. 153, de 2022, mas não foi acatado.

Ocorre que houve grande mobilização da FENAGUARDAS (Federação Nacional de Sindicatos de Guardas Municipais) no sentido de que o Executivo vetasse o dispositivo aprovado, pois no caso da inserção do § 5º do Artigo 280, as guardas municipais não poderiam exercer o poder de polícia de trânsito como fazem atualmente, pois não estariam compondo o rol dos entes conceituados para exercer a fiscalização do trânsito. Obviamente que tal situação além de trazer consequências financeiras para os municípios, com a redução na arrecadação, também teria consequências jurídicas e administrativas, pois haverá inúmeros processos e recursos contra multas emitidas anteriormente.

Destaca-se que os guardas municipais integram o Sistema Único de Segurança Pública Brasileiro (Artigo 9º da Lei nº 13.675/2018) possuem as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal, conforme inciso VI, Art. 5º do Estatuto Geral das Guardas Municipais (Lei 13.022/2014).

Ademais, o Plenário do Supremo Tribunal Federal no âmbito do Julgamento do RE 658.570/MG TEMA 472, fixou a seguinte tese: *"é constitucional a atribuição às guardas municipais do exercício de poder de polícia de trânsito, inclusive para imposição de sanções administrativas legalmente previstas".*

A proposta continha a seguinte redação:

> "§ 5º No caso dos convênios celebrados nos termos do art. 25 deste Código, a lavratura de auto de infração de trânsito e os procedimentos dela decorrentes somente poderão ser realizados por agente da autoridade de trânsito conceituado neste Código"

Assim, coube ao Executivo apaziguar a situação desconfortável que lhe seria imposta e optou por vetar o dispositivo com as seguintes alegações:

> Razões do veto *(MENSAGEM Nº 278, DE 19 DE JUNHO DE 2023) - "A proposição legislativa estabelece que, no caso dos convênios celebrados nos termos do art. 25 do Código de Trânsito Brasileiro, a lavratura de auto de infração de trânsito e os procedimentos dela decorrentes somente poderiam ser realizados por agente da autoridade de trânsito conceituado no Código. Entretanto, em que pese a boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público ao prejudicar a fiscalização de trânsito em milhares de municípios, particularmente naqueles que não dispõem de órgão ou de entidade executivos de trânsito. Além disso, a proposição criaria insegurança jurídica às autuações por infração de trânsito exaradas por exemplo pelos guardas municipais com fundamento na legislação"*.

Outro dispositivo inserido no CTB foi § 6º do artigo 280, ao qual foi proposto por meio das Emendas nº 70 (Dep. Hugo Leal) e nº 75 (Sen. Izalci Lucas), ajustando o texto do CTB para evitar interpretações no sentido de que o uso da prerrogativa de livre circulação, parada e estacionamento por veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, aos de polícia, aos de fiscalização e operação de trânsito e às ambulâncias, ainda que não identificados ostensivamente.

O novo texto deixa claro que tal conduta, quando em serviço, não configura infração de trânsito.

A alteração desse dispositivo amplia o que já estava disposto no atual MBFT (Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito Resolução CONTRAN nº 985/2022), no item 7.1 (Fiscalização de Veículos de Emergência por Equipamentos Eletrônicos) trouxe a previsão de isenção de autuação nas fiscalizações por equipamentos medidores de velocidade do tipo fixo ou por sistemas automáticos não metrológicos, da seguinte forma:

> "Não deverão ser processadas as imagens registradas por equipamentos medidores de velocidade do tipo fixo ou por sistemas automáticos não metrológicos, nas condutas de circulação, estacionamento e parada para os veículos elencados no inciso VII do artigo 29 do CTB, desde que estejam devidamente caracterizados externamente por pintura ou plotagem, que identifique o veículo de relance, na forma definida pelo próprio órgão".

Mesmo diante dessa determinação do Órgão Máximo Normativo de trânsito (CONTRAN), a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária do DNIT, preocupada com as autuações nas Rodovias Federais, solicitou parecer sobre a matéria, que restou firmado pela Dra. Tatiana Malta Vieira - PROCURADORA FEDERAL o PARECER n. 00002/2023/CAE/PFE-DNIT/PGF/AGU, concluindo pela ilegalidade do item 7.1 do MBFT, pois, segundo sua conclusão "*não havendo a lei previsto expressamente a dispensa automática de autuação e a isenção do pagamento de multa para esses veículos de emergência, não podem os órgãos executivos de trânsito ou executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios assim proceder, vez que adstritos, enquanto entidades da Administração Pública, ao* ***princípio da legalidade****, na forma do art. 37, caput, da Constituição Federal e do art. 2º, caput e parágrafo único, inciso I, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro 1999*".

Desta forma, mesmo tendo previsão normativa, o DNIT não estava atendendo as determinações do CONTRAN, lavrando os respectivos autos de infrações, nas condutas mencionadas no item 7.1 do MBF.

Com a nova redação não há mais o que se falar sobre a isenção de autuação aos veículos mencionados no item 7.1 do MBFT, devendo assim cada órgão componente do Sistema Nacional de Trânsito atender ao preceito legal.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 284. **§ 1º** Caso o infrator declare pelo sistema de notificação eletrônica de que trata o art. 282-A deste Código a opção por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, o pagamento da multa poderá ser efetuado por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento do prazo de pagamento da multa. (Redação dada pela Lei nº 14.440, de 2022) § 6º -INEXISTENTE	Art. 284. ..... § 1º Caso o infrator declare pelo sistema de notificação eletrônica de que trata o art. 282-A deste Código a opção por não apresentar defesa prévia nem recurso, reconhecendo o cometimento da infração, o pagamento da multa poderá ser efetuado por 60% (sessenta por cento) do seu valor, em qualquer fase do processo, até o vencimento do prazo de pagamento da multa, desde que a adesão ao sistema seja realizada antes do correspondente envio da notificação da autuação. ..... § 6º O desconto de que trata o § 1º será concedido ainda que o órgão responsável pela aplicação da penalidade de multa não tiver aderido ao sistema de notificação eletrônica, desde que o infrator tenha cumprido os requisitos nele descritos.

COMENTÁRIOS: Mesmo não atendendo ao teor do caput do artigo 284 (*pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por* ***oitenta por cento do seu valor***), o legislador optou do desconto de 40% nas multas para aquele que optar pela notificação eletrônica, independentemente da adesão do órgão responsável pela aplicação da penalidade ao Sistema de Notificação Eletrônica.

Tal obrigação de concessão do desconto nas multas para os condutores cadastrados no sistema de notificação eletrônica deverá ocorrer ainda que o órgão responsável pela aplicação da penalidade de multa não tenha aderido a esse sistema.

Na verdade, essa é uma grande novidade e uma facilitação para os devidos pagamentos das multas de trânsito.

COMO ERA	COMO FICOU

Art. 315. O Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN, deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e à educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.	Art. 315. O Ministério da Educação, mediante proposta do CONTRAN, deverá, no prazo de duzentos e quarenta dias contado da publicação, estabelecer o currículo com conteúdo programático relativo à segurança e à educação de trânsito, a fim de atender o disposto neste Código.

COMENTÁRIOS: Foi atualizado o nome do "Ministério da Educação e do Desporto" para "Ministério da Educação".

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 323. **Parágrafo único.** Os limites de tolerância a que se refere este artigo, até a sua fixação pelo CONTRAN, são aqueles estabelecidos pela Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.	Art. 323. **Parágrafo único.** Revogado pela Lei nº 14.599, de 2023

COMENTÁRIOS: A Redação da MP nº 1.153/22 no seu trouxe a seguinte previsão:

> Art. 5º Ficam revogados:
> I - os seguintes dispositivos na Lei nº 9.503, de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro:
> a) o inciso II-A do **caput** do art. 10; e
> b) o **parágrafo único** do art. 323; e
> II - o parágrafo único do art. 13 da Lei nº 11.442, de 2007.

Desta forma, após tramitação no Congresso Nacional, optou-se pela manutenção do texto original, extinguindo tal previsão do CTB, haja vista que já houve o estabelecimento dos limites de tolerância de pesos de veículos pelo CONTRAN, em observância ao caput do referido artigo. Ademais, destaca-se que a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, já não está mais em vigor.

COMO ERA	COMO FICOU
Art. 326-A - A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais.	**Art. 326-A.** A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento da meta anual de redução do índice de mortes por grupo de habitantes, apurado anualmente por Estado e Distrito Federal, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas em vias federais, estaduais, distritais e municipais, na forma regulamentada pelo CONTRAN.
§ 1º O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final do prazo de dez anos, reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, relativamente aos índices apurados no ano da entrada em vigor da lei que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).	**§ 1º** O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final de 2030, reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortos por grupo de habitantes, relativamente ao índice apurado em 2020. .....
§ 4º As metas serão fixadas pelo Contran para cada um dos Estados da Federação e para o Distrito Federal, mediante propostas fundamentadas dos Cetran, do Contrandife e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das respectivas circunscrições.	**§ 4º** As metas serão fixadas pelo CONTRAN para os Estados e para o Distrito Federal, mediante propostas fundamentadas dos CETRAN, do CONTRANDIFE e da **Polícia Rodoviária Federal**, no âmbito das respectivas circunscrições.
§ 5º Antes de submeterem as propostas ao Contran, os Cetran, o Contrandife e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal realizarão consulta ou audiência pública para manifestação da sociedade sobre as metas a serem propostas.	**§ 5º** Antes de submeterem as propostas ao CONTRAN, os CETRAN, o CONTRANDIFE e a **Polícia Rodoviária Federa**l realizarão consulta ou audiência pública para manifestação da sociedade sobre as metas a serem propostas.
§ 6º As propostas dos Cetran, do Contrandife e do Departamento de Polícia Rodoviária Federal serão encaminhadas ao Contran até o dia 1o de agosto de cada ano, acompanhadas de relatório analítico a	**§ 6º** As propostas dos CETRAN, do CONTRANDIFE e da **Polícia Rodoviária Federal** serão encaminhadas ao CONTRAN até o dia 1º de agosto de cada ano, conforme regulamentação do Contran. .....

respeito do cumprimento das metas fixadas para o ano anterior e de exposição de ações, projetos ou programas, com os respectivos orçamentos, por meio dos quais se pretende cumprir as metas propostas para o ano seguinte. **§ 8º** O Contran, ouvidos o Departamento de Polícia Rodoviária Federal e demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, definirá as fórmulas para apuração dos índices de que trata este artigo, assim como a metodologia para a coleta e o tratamento dos dados estatísticos necessários para a composição dos termos das fórmulas.	**§ 8º** O CONTRAN, ouvidos os CETRANS, o CONTRANDIFE, a **Polícia Rodoviária Federal** e os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, definirá as fórmulas para apuração do índice de que trata este artigo, assim como a metodologia para a coleta e o tratamento dos dados estatísticos necessários para a composição dos termos das fórmulas.
§ 9º. Os dados estatísticos coletados em cada Estado e no Distrito Federal serão tratados e consolidados pelo respectivo órgão ou entidade executivos de trânsito, que os repassará ao órgão máximo executivo de trânsito da União até o dia 1º de março, por meio do sistema de registro nacional de acidentes e estatísticas de trânsito.	**§ 9º** Os dados estatísticos coletados em cada Estado e no Distrito Federal serão tratados e consolidados pelo respectivo órgão ou entidade executivos de trânsito, que os repassará ao órgão máximo executivo da União, conforme regulamentação do CONTRAN . .....
§ 11. O cálculo dos índices, para cada Estado e para o Distrito Federal, será feito pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, ouvidos o Departamento de Polícia Rodoviária Federal e demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.	**§ 11.** O cálculo dos índices, para cada Estado e para o Distrito Federal, será feito pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, ouvidos os CETRANS, o CONTRANDIFE, a **Polícia Rodoviária Federal** e os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.
§ 12. Os índices serão divulgados oficialmente até o dia 31 de março de cada ano.	**§ 12.** Os índices serão divulgados oficialmente até o dia 30 de abril de cada ano. .....

COMENTÁRIOS: Foram realizadas algumas adequações ao PNATRANS (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito). Esse que é um Plano Nacional, que visa reduzir pela metade o número de **mortes** no **trânsito** pelo período de 10 anos.

As ações voltadas para a segurança no trânsito ganharam amplitude mundial de forma organizada e articulada a partir da Conferência Mundial Ministerial sobre Segurança no Trânsito: Tempo de Agir, realizada em Moscou em novembro de 2009. A partir desse evento, a Organização Mundial de Saúde (OMS), endossada pela ONU que recomendou a criação de uma Campanha Mundial pela redução de mortes no Trânsito.

Assim, foi proclamado, por meio da Resolução A/RES/64/255, adotada em março de 2010, o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança no Trânsito. O objetivo primordial era que cada país membro elaborasse um plano para definir políticas, programas, ações e metas para reduzir a quantidade de mortes em 50% em 10 anos.

Em 2018 foi elaborado um relatório pela OMS e apontou que cerca de 1,35 milhão de pessoas morreram no ano de 2016 em todo o mundo devido a acidentes de trânsito - uma morte a cada 23 segundos. Destacou ainda que as lesões de trânsito são a principal causa de morte entre pessoas de 5 a 29 anos incidindo desproporcionalmente em pedestre, ciclistas e principalmente naqueles que vivem em Países em desenvolvimento, apenas dos esforços empreendidos a meta estabelecida não foi alcançada para a década.

Em função dessa resolução, tomando como base minuta de plano apresentada pela OMS, entendeu-se oportuno e necessário revisar o PNATRANS, trazendo para a discussão mais de cem especialistas de diversos órgãos e entidades governamentais e não-governamentais, integrantes ou não do Sistema Nacional de Trânsito.

A Segunda Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2021-2030 oferece a oportunidade para aproveitar os sucessos e lições de anos anteriores e aproveitá-los para salvar vidas. Alinha-se também com a Agenda 2030 para Desenvolvimento Sustentável, adotada pela ONU em setembro de 2015, por meio da Res. A/RES/70. Essa agenda contempla dois objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) e duas metas vinculadas diretamente à segurança no trânsito.

Com isso tivemos a publicação da Lei nº 13.614, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS incluiu o artigo 326-A ao CTB, direcionando as ações dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) o cumprimento de metas anuais de redução de índices de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes no âmbito das vias federais, estaduais e municipais.

Por se tratar de um Plano dinâmico, o PNATRANS, foi revisado, trazendo um olhar integral e atualizado sobre a segurança do trânsito. Prevendo revisões periódicas, a instituição de metas e indicadores para cada um dos produtos propostos, cada qual com

um órgão ou entidade responsável bem definido, e um monitoramento de perto pela Câmara Temática do CONTRAN específica para Gestão e Coordenação do Plano.

Desta forma agora o legislador optou em alterar o artigo (326-A), mudando a referência por mortes no trânsito que fica restrita ao índice por grupo de habitantes e não tendo como referência a frota de veículos, porém permanecendo a apuração anual por Estado e Distrito Federal.

A redação antiga do **§ 1º** determinava um prazo de dez anos, para reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, relativamente aos índices apurados no ano. Agora o objetivo do cumprimento das metas (redução de mortes) foi dilatado para 2030, tomando por base os índices apurados em 2020.

Já as alterações inseridas no texto dos §§ 4º, 5º, 6º, 8º, 9º e 11, resumiram-se a modificar à denominação da Polícia Rodoviária Federal, pois o texto anterior estava descrito como "Departamento" da Polícia Rodoviária Federal.

Por derradeiro no **§** 12, da redação anterior havia previsão os índices do cumprimento das metas fossem divulgados oficialmente até o dia 31 de março de cada ano. A nova redação altera as datas de divulgação dos índices para o dia 30 de abril de cada ano.

COMO ERA	COMO FICOU
ANEXO I **DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES** ..... OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores. PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.	**ANEXO I** **DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES** ..... OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico, baseado nos conceitos de engenharia de tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e de parada na via, de forma a reduzir as interferências, tais como veículos quebrados, sinistrados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores. ..... PATRULHAMENTO – REVOGADO

PATRULHAMENTO OSTENSIVO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de prevenir e reprimir infrações penais no âmbito de sua competência e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, de forma a assegurar a livre circulação e a prevenir acidentes. (Incluído pela Lei nº 14.229, de 2021).	PATRULHAMENTO OSTENSIVO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de prevenir e reprimir infrações penais no âmbito de sua competência e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, de forma a assegurar a livre circulação e a prevenir sinistros.
POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - INEXISTENTE	POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando sinistros.
QUADRICICLO – INEXISTENTE	QUADRICICLO - veículo automotor de 4 (quatro) rodas, com ou sem cabine, com massa em ordem de marcha não superior a 450 kg (quatrocentos e cinquenta quilogramas) para o transporte de passageiros, ou não superior a 600 kg (seiscentos quilogramas) para o transporte de cargas.
SINISTRO DE TRÂNSITO - INEXISTENTE	SINISTRO DE TRÂNSITO - evento que resulta em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas ou animais e que pode trazer dano material ou prejuízo ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público.
TRICICLO – INEXISTENTE	TRICICLO - veículo automotor de 3 (três) rodas, com ou sem cabine, dirigido por condutor em posição sentada ou montada, que não possui as características de ciclomotor.
VEÍCULO AUTOMOTOR - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).	VEÍCULO AUTOMOTOR - veículo a motor de propulsão a combustão, elétrica ou híbrida que circula por seus próprios meios e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas, compreendidos na definição os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulam sobre trilhos (ônibus elétrico).
VEÍCULO ESPECIAL - INEXISTENTE	VEÍCULO ESPECIAL - veículo de passageiro, de carga, de tração, de coleção ou misto que possui características diferenciadas para realização de função especial para a qual são necessários arranjos.

COMENTÁRIOS: A Lei nº14. 599/2023 em seu Art. 6º revogou alguns dispositivos do CTB, sendo eles:

a) inciso II-A do **caput** do art. 10;

b) incisos VII e VIII do **caput** do art. 24;

c) alínea "b" do inciso I do **caput** do art. 96; e

d) parágrafo único do art. 323;

II - O conceito de "patrulhamento" constante do Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de1997.

Desta forma em virtude da Lei n. 14.229/21 ter incluído no ANEXO I o conceito de "patrulhamento ostensivo" (atividade da PRF) e "patrulhamento viário" (atividade dos agentes de trânsito de carreira), havia a necessidade de excluir do ANEXO I o conceito de "patrulhamento" e assim, mesmo com certo atraso, o legislador optou por retirar esta expressão do rol dos conceitos inscritos no ANEXO I.

COMO ERA	COMO FICOU

COMO ERA	COMO FICOU
	Ficam revogados: I - os seguintes dispositivos na Lei nº 9.503, de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro: a) o inciso II-A do caput do art. 10; b) os incisos VII e VIII do art. 24; c) a alínea "b" do inciso I do art. 96; d) o parágrafo único do art. 323; e e) o conceito de "PATRULHAMENTO" do ANEXO I;

	Deve ser substituído o termo “acidente” e as variações “acidentes”, “acidentado” e “acidentados” pelo termo “sinistro” e pelas variações “sinistros”, “sinistrado” e “sinistrados”, respectivamente, nos seguintes dispositivos: I – § 5º do art. 12; II – incisos XI e XXXII do art. 19; III – incisos IV, VII e XIII do art. 20; IV – inciso IV do art. 21; V – inciso IX do art. 22; VI – inciso IV do art. 24; VII – inciso I do art. 41; VIII – inciso III do art. 67; IX – inciso IV do art. 76; X – caput do art. 77; XI – caput do art. 78; XII – §§ 6º e 7º do art. 104; XIII – § 1º do art. 160; XIV – caput do art. 176; XV – caput do art. 177; XVI – caput do art. 178; XVII – alínea c do inciso II do art. 231; XVIII – inciso III do art. 268; XIX – caput do art. 277; XX – caput do art. 279; XXI – caput e §§ 1º e 2º do art. 279-A; XXII – caput do art. 301; XXIII – inciso III do § 1º do art. 302; XXIV – caput do art. 304; XXV – caput do art. 305; XXVI – caput do art. 312; XXVII – incisos II, III e IV do art. 312-A; XXVIII – caput do art. 314; e XXIX – no Anexo II, nas definições de: a) OPERAÇÃO DE TRÂNSITO; b) PATRULHAMENTO OSTENSIVO; e c) POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO.

COMENTÁRIOS: Modernização importante consiste em tratar as ocorrências no trânsito como sinistros e não mais como acidentes, uma vez que esses são, por definição, fortuitos e aleatórios, enquanto aqueles são evitáveis e seus fatores de risco e meios de mitigação são conhecidos.