

TRÂNSITO

SUMÁRIO

	Pág.		Pág.
I — Introdução			
II — Legislação			
1 — CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO (atualizado)		aos limites máximos de pesos brutos dos veículos de carga, os §§ 1.º e 2.º do art. 14 da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito), alterada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967”	331
(Lei n.º 5.108, de 21-9-66, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 237, de 23-2-67; 584, de 16-5-69, e 912, de 2-10-69; e pelas Leis n.ºs 5.693, de 16-8-71; e 5.820, de -0-11-72)	161	— Decreto n.º 70.101, de 2-2-72, que “aprova o Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências”	333
2 — DECRETO-LEI N.º 237, DE 28-2-67		— Decreto n.º 72.873, de 4-10-73, que “dispõe sobre a reorganização da estrutura do Conselho Nacional de Trânsito, e dá outras providências”	338
(Disposições aditivas ao Código Nacional de Trânsito e normas transitórias)	195		
3 — REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO (atualizado)		III — Legislação Correlata	
(Decreto n.º 62.127, de 16-1-68, com as alterações introduzidas pelos Decretos n.ºs 62.926, de 28-6-68; 64.526, de 16-5-69; 65.262, de 2-10-69; 66.080, de 16-1-70; 66.199, de 12-2-70; 66.433, de 10-4-70; 66.099, de 19-8-71; e 72.294, de 24-5-73).	196	1 — DISPOSIÇÕES PENAIIS E PROCESSUAIS PENAIIS	
4 — REGULAMENTOS ESPECIAIS		— Código Penal de 1969 (com as alterações introduzidas em 1973) ..	340
— Decreto n.º 60.788, de 31-5-67, que “regulamenta, no que se refere		— Lei das Contravenções Penais (Decreto-Lei n.º 3.688, de 3-10-41)	347
		— Código de Processo Penal (Decreto-Lei n.º 3.689, de 3-10-41)	347

	Pág.		Pág.
— Lei n.º 4.611, de 2-4-65, que “modifica as normas processuais dos crimes previstos nos arts. 121, § 3.º, e 129, § 6.º, do Código Penal”	353	— Decreto n.º 68.296, de 26-2-71	360
2 — DECRETO N.º 45.064, DE 19-12-58		— Decreto n.º 71.824, de 7-2-73	364
“Institui a Campanha Nacional Educativa de Trânsito, e dá outras providências”	353	IV — Comissão Especial de Segurança de Veículos Automotores e Tráfego — Câmara dos Deputados	
3 — DECRETO N.º 62.384, DE 11-3-61		— Requerimento de criação, designação de membros, Atas das Reuniões	366
“Dispõe sobre a fiscalização do Trânsito nas rodovias federais, a cargo do DNER, e dá outras providências”	354	V — Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas — Câmara dos Deputados	
4 — TAXA RODOVIÁRIA ÚNICA		— Depoimentos de autoridades em Trânsito	367
— Decreto-Lei n.º 999, de 21-10-69	356	VI — Índice das Resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito)	368
— Decreto-Lei n.º 1.242, de 30-10-72	359	VII — Notas	
— Lei n.º 5.841, de 6-12-72	360	— ao Código Nacional de Trânsito	
		— ao Regulamento do Código Nacional de Trânsito	371
		VIII — Anteprojeto da O.A.B.	
		— Ilícitos Penais do Trânsito .	407

I — INTRODUÇÃO

O número crescente de desastres fatais no Brasil, nos últimos meses, e as violentas críticas à ineficácia de nossa legislação em matéria de infrações penais de trânsito e de seu julgamento considerado obsoleto, levaram a Ordem dos Advogados do Brasil a designar um Grupo de Trabalho, presidido pelo ex-Senador Ivo D’Aquino, com a finalidade de propor a modificação da Legislação Nacional sobre Trânsito.

O principal objetivo do Anteprojeto elaborado pelo Grupo de Trabalho da OAB, composto dos Professores Ivo D’Aquino, Heleno Fragoso, Carlos de Araújo Lima, Serrano Neves e Evaristo de Moraes Filho, é a maior repressão aos crimes e contravenções no Trânsito, buscando diminuir o número de acidentes automobilísticos em todo o País.

Com o mesmo intuito, inúmeros projetos têm sido apresentados por parlamentares, no Congresso Nacional, e uma Comissão Especial de Segurança de Veículos Auto-

motores e Tráfego foi criada na Câmara dos Deputados, que, além de ouvir diversas autoridades na matéria e estudar com afinco o problema, promoverá, em setembro próximo, um Simpósio Nacional de Trânsito.

Estas as razões pelas quais a REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA dedica estas páginas de seu número 38 a uma documentação sobre o Trânsito, fornecendo os subsídios necessários aos estudiosos do assunto.

II — LEGISLAÇÃO

1 — CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

(ATUALIZADO)

(1) LEI N.º 5.108 — DE 21 DE SETEMBRO DE 1966

Institui o Código Nacional de Trânsito

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

Art. 1.º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação pública, rege-se-á por este Código.

§ 1.º São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2.º Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas ao trânsito.

Art. 2.º Os Estados poderão adotar normas pertinentes às peculiaridades locais, complementares ou supletivas da lei federal.

CAPÍTULO II

Da Administração do Trânsito

Art. 3.º Compõem a Administração do Trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

a) o Conselho Nacional, órgão normativo e coordenador;

b) os Conselhos Estaduais e Territoriais de Trânsito e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal, órgãos normativos;

c) o Departamento Nacional de Trânsito, os Departamentos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, e as Circunscrições Regionais do Trânsito, órgãos executivos.

Parágrafo único. Os Conselhos Territoriais de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito são de criação facultativa.

Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro

(1) Vide Regulamento atualizado (Decreto n.º 62.127, de 16.1.68, e suas alterações).

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 1

da Justiça e Negócios Interiores, é o órgão máximo normativo da coordenação da política e do sistema nacional de trânsito e compor-se-á dos seguintes membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito:

a) um presidente, de nível universitário, de livre escolha do Presidente da República;

b) do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito;

c) um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

d) um representante do Estado-Maior do Exército;

e) um representante do Departamento Federal de Segurança Pública;

f) um representante do Ministério da Educação e Cultura;

g) um representante do Ministério das Relações Exteriores;

h) um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;

i) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);

j) um representante do "Touring Club do Brasil";

l) um representante do órgão máximo nacional de Transporte Rodoviário de Carga;

m) um representante do órgão máximo nacional do Transporte Rodoviário de Passageiros.

§ 1.º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de dois anos, admitida a recondução.

§ 2.º Os representantes das entidades referidas nas alíneas h, i, j e l, deste artigo, serão escolhidos pelo Presidente da República, dentre os nomes indicados por elas, em lista triplíce.

§ 3.º Os membros do Conselho Nacional de Trânsito deverão ter residência no Distrito Federal.

Art. 5.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código:

I — sugerir modificações à legislação sobre trânsito;

II — zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito e pela observância da respectiva legislação;

III — resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, de autoridades e particulares relativas à aplicação das leis de trânsito;

IV — conhecer e julgar os recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;

V — elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;

VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 231/67.

Acrescentado pelo Decreto-Lei n.º 231/67 (art. 2.º).

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 231/67.

VII — colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares, em benefício da regularidade do trânsito;

VIII — estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;

IX — opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;

X — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

XI — fixar, mediante Resoluções, os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos, admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores de veículos;

XII — editar normas e estabelecer exigências para instalação e funcionamento das escolas de aprendizagem;

XIII — fixar normas e requisitos para a realização de provas de automobilismo;

XIV — determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar.

Art. 6.º Das decisões do Conselho Nacional de Trânsito caberá recurso para o Ministro da Justiça e Negócios Interiores, interposto perante o Conselho Nacional de Trânsito, no prazo de trinta dias da publicação.

Art. 7.º Em cada Estado haverá um Conselho Estadual de Trânsito composto de 7 membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito, a saber:

- a) um presidente, de nível universitário;
- b) um representante do órgão rodoviário estadual;
- c) um representante do órgão rodoviário dos Municípios;
- d) um representante do Departamento Estadual de Trânsito;
- e) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de carga;
- f) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de passageiros;
- g) um oficial do Exército, de preferência, com curso do Estado-Maior.

§ 1.º No Distrito Federal haverá um Conselho de Trânsito com a mesma composição e competência dos Conselhos Estaduais de Trânsito.

§ 2.º Nos Estados-Município e no Distrito Federal o representante previsto no item c será um urbanista de livre escolha do Chefe do Executivo.

§ 3.º Os Territórios poderão criar os seus Conselhos Territoriais de Trânsito, com composição e atribuições iguais às dos Conselhos Estaduais, atendidas as suas peculiaridades de administração.

§ 4.º As nomeações dos membros dos Conselhos, nos Estados, Territórios e Distrito Federal, far-se-ão pelos respectivos Chefes do Executivo, observado, adequadamente, o disposto nos parágrafos do artigo 4.º deste Código.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 1

NOTA 2

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 3

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 4

Art. 8.º Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito, no âmbito de suas jurisdições, além do que dispõem outros artigos deste Código:

I — zelar pelo cumprimento da legislação de trânsito;

II — resolver ou encaminhar ao Conselho Nacional de Trânsito consultas de autoridades e de particulares, relativamente à aplicação da legislação de trânsito;

III — colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e empresas particulares relacionadas com o trânsito;

IV — propor medidas para o aperfeiçoamento da legislação de trânsito;

V — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

VI — opinar sobre questões de trânsito submetidas à sua apreciação.

NOTA 5

Art. 9.º Das resoluções dos Conselhos Estaduais de Trânsito caberá recurso, dentro do prazo de trinta dias, ao Conselho Nacional de Trânsito, que lhes poderá dar efeito suspensivo.

NOTA 6

Art. 10. Os Departamentos Estaduais de Trânsito, órgãos executivos com jurisdição sobre todo o território do respectivo Estado, deverão dispor dos seguintes serviços, dentre outros:

- a) de engenharia de trânsito;
- b) médico e psicotécnico;
- c) de registro de veículos;
- d) de habilitação de condutores;
- e) de fiscalização e policiamento;
- f) de segurança e prevenção de acidentes;
- g) de supervisão e controle de aprendizagem para condutores;
- h) de campanhas educativas de trânsito;
- i) de controle e análise de estatística.

Art. 11. Além de outras que lhes confira o poder competente, são atribuições dos Departamentos Estaduais de Trânsito, no âmbito de sua jurisdição:

a) cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penas previstas neste Código;

b) emitir Certificado de Registro de Veículo e Carteira Nacional de Habilitação, nos termos deste Código e de seu Regulamento;

c) comunicar aos Departamentos e ao Conselho Nacional de Trânsito a cassação de documentos de habilitação e prestar-lhes outros informes capazes de impedir que os proibidos de conduzir veículos em sua jurisdição venham a fazê-lo em outras;

d) expedir a Permissão Internacional para Conduzir, o Certificado Internacional de Circulação e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas de que trata o artigo 25

Art. 12. Sempre que conveniente, serão criadas Circunscrições Regionais de Trânsito subordinadas às autoridades de trânsito de sua sede com jurisdição no território mencionado no ato de sua criação e com atribuição de habilitar condutores, implantar sinalização e fazer estatística de trânsito.

CAPÍTULO III

Das Regras Gerais para a Circulação

Art. 13. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação pública obedecerá às seguintes regras gerais:

I — a circulação far-se-á sempre pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente justificadas e sinalizadas;

II — a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, precedida do sinal regulamentar, retomando o condutor, em seguida, sua posição correta na via;

III — todo veículo, para entrar numa esquina à esquerda, terá de atingir, primeiramente, a zona central do cruzamento, exceto quando uma ou ambas as vias tiverem sentido único de trânsito, respeitada sempre a preferência de passagem do veículo que venha em sentido contrário;

IV — quando veículos, transitando por direções que se cruzem, se aproximarem do local não sinalizado, terá preferência de passagem o que vier da direita;

V — todo veículo em movimento deve ocupar a faixa mais à direita da pista de rolamento, quando não houver faixa especial a ele destinada;

VI — quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de trânsito no mesmo sentido, ficam as da esquerda destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

VII — os veículos que transportarem passageiros terão prioridade de trânsito sobre os de carga, respeitadas as demais regras de circulação;

VIII — os veículos precedidos de batedores terão prioridade no trânsito, respeitadas as demais regras de circulação;

IX — os veículos destinados a socorros de incêndio, as ambulâncias e os da polícia, além da prioridade de trânsito, gozam de livre circulação e estacionamento, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos de alarma sonoro e de luz vermelha intermitente.

Art. 14. De acordo com as conveniências de cada local a autoridade de trânsito poderá:

I — instituir sentido único de trânsito em determinadas vias públicas ou em parte delas;

II — proibir a circulação de veículos, bem como a passagem ou trânsito de animais em determinadas vias;

III — estabelecer limites de velocidade e de peso por eixo, para cada via terrestre;

IV — proibir conversões à esquerda ou à direita e de retorno;

V — organizar áreas especiais de estacionamento em logradouros públicos;

VI — determinar restrições de uso das vias terrestres ou parte delas, mediante fixação de horários e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga;

VII — permitir o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações técnicas;

VIII — permitir estacionamentos especiais, devidamente justificados.

(2) § 1.º O regulamento deste Código estabelece os limites máximos de dimensões e peso dos veículos, ficando facultado aos órgãos sob cuja jurisdição se encontram as vias públicas, reduzir estes limites em função das condições específicas.

§ 2.º Nenhum veículo poderá transitar com peso bruto superior ao fixado pelo fabricante e aprovado pelo Ministério da Indústria e do Comércio.

Art. 15. A regulamentação do uso de estradas caberá à autoridade com jurisdição sobre essa via e se restringirá às respectivas faixas de domínio, respeitadas as disposições deste Código e seu Regulamento.

Parágrafo único. A estrada sempre será considerada via preferencial em relação a qualquer outra via pública.

Art. 16. As vias públicas, de acordo com a sua utilização, serão assim classificadas:

- a) vias de trânsito rápido;
- b) vias preferenciais;
- c) vias secundárias;
- d) vias locais.

§ 1.º Via de trânsito rápido é aquela caracterizada por bloqueto que permita trânsito livre, sem intercessões e com acessos especiais.

§ 2.º Via preferencial é aquela pela qual os veículos devam ter prioridade de trânsito, desde que devidamente sinalizada.

§ 3.º Via secundária é a destinada a interceptar, coletar e distribuir o tráfego que tenha necessidade de entrar nas vias de trânsito rápido ou preferenciais ou delas sair.

§ 4.º Via local é a destinada apenas ao acesso de áreas restritas.

Art. 17. Nas vias em que o estacionamento for proibido, a parada de veículos deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o trânsito.

(2) Vide Regulamentação (Decreto n.º 60.788, de 31-5-67).

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 7

Parágrafo único. A parada para carga ou descarga nessas vias obedecerá ao regulamento local.

Art. 18. As provas desportivas, inclusive seus ensaios, só poderão realizar-se em vias públicas, mediante prévia licença da autoridade de trânsito.

§ 1.º A realização de provas desportivas, de acordo com este artigo, será precedida de caução ou fiança, e contrato de seguro em favor de terceiros, contra riscos e acidentes, em valores previamente arbitrados pela autoridade competente.

§ 2.º A realização de provas ou competições automobilísticas e os respectivos ensaios dependem sempre de autorização expressa da Confederação Brasileira de Automobilismo ou de entidades estaduais a ela filiadas.

CAPÍTULO IV

Da Circulação Internacional de Veículos

Art. 19. A circulação, no território nacional, de veículos licenciados em outro país reger-se-á pelas normas estabelecidas em atos internacionais ratificados pelo Brasil, bem como obedecerá aos dispositivos deste Código, leis e regulamentos federais.

Art. 20. O ingresso em território nacional de veículo automotor licenciado em outro país, de propriedade de pessoa residente no exterior, bem como a saída para fins de turismo e retorno de veículo licenciado no Brasil, far-se-á mediante a apresentação do Certificado Internacional de Circulação, Caderneta de Passagem nas Alfândegas e Permissão Internacional para conduzir, ressalvado o caso de dispensa, em virtude de reciprocidade de tratamento.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 8

Art. 21. Compete aos Consulados Brasileiros no exterior examinar e visar a documentação dos veículos automotores em geral, expedindo aos interessados guia, intransferível, para apresentação às autoridades regionais do Departamento Federal de Segurança Pública ao ingressarem, circularem ou saírem do território nacional.

§ 1.º O veículo automotor introduzido no território nacional, por estrangeiro que nele não tenha permanência definitiva, não poderá executar serviço a frete nem a qualquer título, ser alienado ou ter cedido o seu uso.

§ 2.º Aos veículos licenciados em países do continente americano serão concedidas condições especiais de acesso e circulação temporária no território nacional, na forma a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito, de acordo com os Ministérios da Fazenda e das Relações Exteriores.

Art. 22. O Conselho Nacional de Trânsito, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores, estabelecerá o modelo e disciplinará o uso de placas para veículos dos membros do corpo diplomático, repartições consulares e missões internacionais oficialmente credenciadas, cuja importação se tenha procedido sob os princípios fixados em protocolos internacionais, bem como para os turistas do exterior que adquirirem automóveis de fabricação nacional destinados à exportação e com trânsito temporário no Brasil.

Art. 23. As repartições aduaneiras comunicarão diretamente ao Registro Nacional de Veículos Automotores a entrada ou saída de veículos e seus postos.

§ 1.º O Departamento Nacional de Trânsito expedirá as instruções necessárias ao perfeito cumprimento do disposto neste artigo.

§ 2.º Não estão incluídos neste artigo os veículos de transporte coletivo devidamente autorizados na forma regulamentar.

Art. 24. As Confederações Desportivas poderão ser autorizadas a realizar entendimento junto às autoridades alfandegárias, visando a facilitar a entrada e a saída do material a ser utilizado pelas delegações que participem de competições internacionais.

Art. 25. Compete aos Departamentos de Trânsito expedir a Permissão Internacional para conduzir, o Certificado Internacional para Automóvel e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir competência para a expedição desses documentos a entidades idôneas, que comunicarão o ato ao Departamento de Trânsito ou à Circunscrição Regional de Trânsito.

CAPÍTULO V

Dos Sinais de Trânsito

Art. 26. Ao longo das vias públicas haverá, sempre que necessário, sinais de trânsito destinados a condutores e pedestres.

§ 1.º É proibido afixar sobre os sinais de trânsito ou junto a eles quaisquer legendas ou símbolos que não se relacionem com as respectivas finalidades.

§ 2.º É proibido o emprego, ao longo das vias terrestres, de luzes e inscrições que gerem confusão com os sinais de trânsito.

§ 3.º Nas estradas, não será permitida a utilização de qualquer forma de publicidade que possa provocar a distração dos condutores de veículos ou perturbe a segurança do trânsito.

Art. 27. Todo sinal de trânsito deverá ser colocado na via pública em posição que o torne perfeitamente visível ou legível de dia e à noite, em distâncias compatíveis com a segurança.

Art. 28. Os pontos de travessia de vias terrestres destinados a pedestres deverão ser sinalizados por meio de faixas pintadas ou demarcadas no leito dessas vias.

Art. 29. As portas de entrada e as de saída de veículos em estabelecimentos destinados a oficina, depósito ou guarda de automóveis deverão ser devidamente sinalizadas.

(3) Art. 30. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via terrestre como nas calçadas, deve ser imediata e devidamente sinalizado.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 9

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 10

(3) Vide Lei das Contravenções Penais — art. 36.

§ 1.º Fica responsável pela sinalização exigida neste artigo a entidade que executar a obra ou com jurisdição sobre a via pública, salvo nos casos fortuitos.

§ 2.º Toda e qualquer obra a ser executada na via terrestre, desde que possa perturbar ou interromper o livre trânsito ou que ofereça perigo à segurança pública, não pode ser iniciada sem entendimento prévio com a autoridade de trânsito.

§ 3.º A inobservância do disposto neste artigo e §§ 1.º e 2.º será punida com multa de 1 (um) a 10 (dez) salários-mínimos, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4.º Ao servidor público responsável pela inobservância do disposto neste artigo e seus §§ 1.º e 2.º será aplicada a pena de suspensão, que poderá ser convertida em multa, na base de cinquenta por cento por dia de vencimento ou remuneração, obrigado o servidor, nesse caso, a permanecer em serviço.

Art. 31. Nenhuma estrada pavimentada poderá ser entregue ao trânsito enquanto não estiver devidamente sinalizada.

Art. 32. Os sinais de trânsito, luminosos ou não, deverão ser protegidos contra qualquer obstáculo ou luminosidade que perturbe sua identificação ou visibilidade.

Parágrafo único. A disposição das cores nos sinais luminosos será uniforme, e obedecerá ao estabelecido no Regulamento deste Código.

Art. 33. Somente será admitida, nas vias públicas, a sinalização de trânsito aprovada pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. A modificação ou complementação da sinalização de que trata este artigo será proposta pelo Departamento Nacional de Trânsito, ouvido o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 34. Os sinais de trânsito serão:

- a) inscritos em placas;
- b) pintados no leito da via pública, nela demarcados ou apostos;
- c) luminosos;
- d) sonoros;
- e) por gestos do agente, da autoridade ou do condutor.

§ 1.º Na falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização específica não se aplicarão sanções pela inobservância dos deveres e proibições estipulados neste Código e seu Regulamento, para cuja observância seja indispensável a sinalização.

§ 2.º A entidade com jurisdição na via pública fica responsável pela falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.
NOTA 11

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.
NOTA 12

Parte mantida pelo Congresso Nacional após veto presidencial (D.O. 14 de março de 1967).

CAPÍTULO VI

Dos Veículos

Art. 35. O regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 13

Art. 36. Só poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e cujas dimensões atenderem aos limites estabelecidos pela autoridade competente.

Art. 37. Nenhum veículo poderá ser licenciado ou registrado, nem poderá transitar em via terrestre, sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado, nos termos deste Código e do seu Regulamento.

§ 1.º Além da vistoria que será feita por ocasião do licenciamento, poderão ser exigidas outras, a critério da autoridade de trânsito.

§ 2.º Os equipamentos obrigatórios dos veículos serão determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 14

§ 3.º O equipamento de motocicletas, motonetas, ciclomotores, motofurgões, tratores, microtratores, cavalos-mecânicos, reboques, carretas e seus similares, além dos veículos mencionados no artigo 63, será estipulado pelo Regulamento deste Código.

§ 4.º Os demais veículos de propulsão humana ou tração animal deverão ser dotados, dentre outros que venham a ser exigidos em lei ou regulamento, dos seguintes equipamentos:

- a) freios;
- b) luz branca dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos nas mesmas cores.

Art. 38. Os veículos serão identificados por meio de placas traseiras e dianteiras, obedecidos os modelos e especificações instituídos pelo Regulamento deste Código.

NOTA 14

Parágrafo único. A exigência deste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 39. Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade competente, fazer ou ordenar sejam feitas no veículo modificações de suas características.

Parágrafo único. A partir de três anos da vigência desta Lei, todos os veículos automotores deverão ser registrados pelo número do chassi e respectivas características.

Art. 40. O veículo cujo número de chassi ou de motor houver sido regravado sem comunicação à repartição de trânsito somente poderá ser licenciado mediante justificação de sua propriedade.

Art. 41. Para circularem nas vias terrestres, os veículos de corrida ficam sujeitos às disposições deste Código e de seu Regulamento, ressalvadas suas peculiaridades.

Art. 42. Os veículos de aluguel destinados ao transporte individual de passageiros ficarão subordinados ao regulamento baixado pela autoridade local e, nos Municípios com população superior a cem mil habitantes

adotarão exclusivamente o taxímetro como forma de cobrança do serviço prestado.

§ 1.º Nas demais cidades, as Prefeituras poderão determinar o uso de taxímetro.

§ 2.º Nas localidades em que não seja obrigatório o uso de taxímetro, a autoridade competente fixará as tarifas por hora ou por corrida e obrigará sejam os veículos dotados das respectivas tabelas.

§ 3.º No cálculo das tarifas dos veículos a que se referem este artigo e os parágrafos anteriores, considerar-se-ão os custos de operação, manutenção, remuneração do condutor, depreciação do veículo e o justo lucro do capital investido, de forma que se assegure a estabilidade financeira do serviço.

§ 4.º A autoridade competente poderá limitar o número de automóveis de aluguel, uma vez que sejam atendidas devidamente as necessidades da população.

Art. 43. Os veículos de aluguel para transporte coletivo dependerão, para transitar, de autorização, concessão ou permissão da autoridade competente.

§ 1.º Os veículos de que trata este artigo deverão satisfazer as condições técnicas e os requisitos de higiene, segurança e conforto do público, exigidos em lei, regulamento ou documento de autorização.

§ 2.º Quando, no Município, não existir linha regular de ônibus, a autoridade competente poderá autorizar, a título precário, que veículo de carga transporte passageiros, desde que satisfeitas as condições mínimas estabelecidas no Regulamento deste Código.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 15

Art. 44. São competentes para autorizar, permitir ou conceder serviços de transporte coletivo:

- a) a União, por intermédio do órgão próprio, para as linhas interestaduais e internacionais;
- b) os Estados e Territórios, para as linhas intermunicipais;
- c) o Distrito Federal e os Municípios, para as linhas locais.

Parágrafo único. Entende-se por linha interestadual aquela cujo itinerário transponha a divisa do Estado, Território ou Distrito Federal.

Art. 45. As exigências para a concessão de linha de transporte coletivo, assim como as garantias a serem oferecidas aos concessionários, deverão ser regulamentadas pela autoridade competente.

Art. 46. Os veículos destinados ao transporte de escolares, além das vistorias especiais a que serão submetidos, deverão ser facilmente identificáveis à distância, seja pela cor, seja por inscrições, e deverão obedecer a características especiais determinadas pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. As exigências semelhantes serão determinadas pelo Regulamento para os veículos destinados à aprendizagem.

Art. 47. É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudos ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo para os de representação dos Presidentes da

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

NOTA 16

República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados, do Supremo Tribunal Federal, bem como os de representação pessoal do Vice-Presidente da República, dos Ministros de Estado, do Chefe do Serviço Nacional de Informações e dos Chefes do Gabinete Civil e do Gabinete Militar da Presidência da República.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

Art. 48. Junto aos bordos das placas de identificação dos veículos não poderão ser colocados quaisquer emblemas, escudos ou distintivos.

Art. 49. Nos veículos particulares ou de repartições públicas em que, para efeito de serviços peculiares, houver necessidade de identificação por meio de distintivos, escudos ou emblemas, serão estes permitidos unicamente na parte interna do veículo ou afixados na parte externa da carroçaria.

Art. 50. Para transporte de cargas indivisíveis que excedam as dimensões e peso permitidos, o veículo só poderá circular mediante permissão das autoridades competentes.

Art. 51. Não será permitido nas vias terrestres, desde que possa danificá-las, o trânsito de veículos cujos aros metálicos tenham botões, tacos, rebordos ou saliências.

Parágrafo único. Esta exigência não se aplica às viaturas militares.

CAPÍTULO VII

Do Registro de Veículos

Art. 52. Nenhum veículo automotor poderá circular nas vias terrestres do País sem o respectivo Certificado de Registro, expedido de acordo com este Código e seu Regulamento.

§ 1.º O Certificado de Registro será expedido pelas repartições de trânsito, mediante documentação inicial de propriedade e de acordo com o Regulamento deste Código.

§ 2.º O Certificado de Registro deverá conter características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

§ 3.º Os atuais documentos de registro ou propriedade, adotados no País, deverão ser substituídos por Certificado de Registro, no prazo de 3 (três) anos, a contar da data da publicação desta Lei.

§ 4.º O disposto neste artigo e nos parágrafos anteriores aplica-se aos reboques, carretas e similares.

§ 5.º O disposto neste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 53. Todo ato translativo de propriedade do veículo automotor, reboque, carretas e similares implicará na expedição de novo Certificado de Registro, que será emitido mediante:

- a) apresentação do último Certificado de Registro;
- b) documento de compra e venda na forma da lei.

Parágrafo único. De todo ato translativo de propriedade, referido neste artigo, será dada ciência à repartição de trânsito expedidora do Certificado de Registro anterior.

Art. 54. O Certificado de Registro de veículo automotor importado só poderá ser expedido pela repartição de trânsito das Capitais dos Estados e dos Territórios, do Distrito Federal ou pelas circunscrições de trânsito.

Art. 55. É criado, como órgão integrante do Departamento Nacional de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores e dos Certificados de Registro, no território nacional.

Parágrafo único. Para o regular funcionamento do Registro Nacional de Veículos Automotores, e até que seja criado o respectivo quadro de pessoal, serão requisitados servidores públicos ou autárquicos da União.

Art. 56. Após a instalação do Registro Nacional de Veículos Automotores, nenhum novo veículo automotor, bem como reboque, carretas e similares, poderá ser licenciado sem Certificado de Registro.

Parágrafo único. Ao Registro Nacional de Veículos Automotores serão obrigatoriamente remetidas as segundas vias de todos os Certificados de Registro expedidos no País e comunicada a baixa do veículo.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 17

CAPÍTULO VIII

Do Licenciamento de Veículos

Art. 57. Os veículos automotores de propulsão humana ou tração animal, reboques, carretas e similares, em circulação nas vias terrestres do País, estão sujeitos a licenciamento no município de domicílio ou residência de seus proprietários.

§ 1.º Em caso de transferência de residência ou domicílio, é válida, durante o exercício, a licença de origem.

(4) § 2.º Fica sujeito às penas de lei o proprietário de veículo que fizer falsa declaração de residência ou domicílio, para efeito de licenciamento.

§ 3.º Quando um veículo vier a ser licenciado em outro Estado, suas placas primitivas deverão ser inutilizadas, dando-se ciência à Repartição de Trânsito do Estado de origem.

§ 4.º O disposto neste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 58. Os veículos novos, nos trajetos entre as respectivas fábricas e os Municípios de destino, ficam isentos de licenciamento.

Art. 59. As licenças a que estão sujeitos os veículos mencionados no art. 57 serão expedidas pela repartição competente, após o pagamento dos impostos e taxas devidos e mediante a apresentação dos documentos exigíveis.

(4) Vide Código Penal — art. 327.

Parágrafo único. Na aplicação do disposto neste artigo observar-se-ão os casos de imunidade e isenção previstos na legislação e nos atos internacionais em vigor.

Acrescentado pelo Decreto-Lei n.º 237/67 (artigo 3.º).

Art. 60. Depois de satisfeitas as exigências do artigo anterior, os veículos serão emplacados com números correspondentes às respectivas licenças.

§ 1.º A placa traseira deve ser lacrada à estrutura do veículo e sobre ela será afixada uma plaqueta destacável em cada exercício.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.
NOTA 18

§ 2.º A plaqueta de que trata o parágrafo anterior deste artigo será definida no Regulamento deste Código e variará de cor, de ano para ano, de conformidade com a Resolução a ser baixada até 30 de junho do exercício anterior, pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 3.º Os veículos de propriedade da União, Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios não usarão a plaqueta de que trata este artigo.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.
NOTA 18

§ 4.º Somente os veículos de representação pessoal dos Presidentes da República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal portarão placas com as cores da Bandeira Nacional.

§ 5.º Os veículos das Forças Armadas, quando pintados com as suas cores privativas, terão, em tinta branca e ponto visível, o número e símbolo do seu registro na organização militar competente.

Art. 61. O licenciamento de veículo em mais de um Município não acarreta a troca de placa, nem o uso de mais de uma, que fica proibido.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

Parágrafo único. No caso de licenciamento por mudança de domicílio ou de residência, trocar-se-á a placa, destruindo-se a substituída, cientificada a repartição que a houver fornecido.

NOTA 19

Art. 62. (Vetado).

NOTA 20

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 63. Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação ficam sujeitos, desde que lhes seja facultado transitar em vias terrestres, ao licenciamento na repartição competente, devendo receber, nesse caso, numeração especial.

CAPÍTULO IX

Dos Condutores de Veículos

(5) Art. 64. Nenhum veículo poderá transitar nas vias terrestres sem que seu condutor esteja devidamente habilitado ou autorizado na forma desta Lei e de seu Regulamento.

Art. 65. As categorias e classes de condutores de veículos bem como as normas relativas à aprendizagem, aos exames de habilitação e à autorização para dirigir serão determinadas no Regulamento deste Código.

NOTA 21

(5) Vide Lei das Contravenções Penais — art. 32.

§ 1.º O Conselho Nacional de Trânsito e os Conselhos Estaduais de Trânsito, na esfera de sua competência, regulamentarão a autorização para conduzir veículos de propulsão humana ou de tração animal.

§ 2.º A autorização de que trata o parágrafo anterior terá unicamente validade local.

Art. 66. Ao candidato aprovado em exame de habilitação para conduzir veículo automotor conferir-se-á a Carteira Nacional de Habilitação que lhe dará direito a dirigir veículos na sua categoria, em todo o território nacional, independentemente da prestação de novo exame, enquanto satisfizer as exigências legais e regulamentares.

§ 1.º Quando o condutor transferir seu domicílio, deverá registrar sua Carteira Nacional de Habilitação na repartição de trânsito do local do novo domicílio ou na mais próxima dele.

§ 2.º A Carteira Nacional de Habilitação deverá ser substituída periodicamente, coincidindo com a revalidação do exame de saúde.

Art. 67. A Carteira Nacional de Habilitação obedecerá a modelo único estabelecido pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. A cópia fotostática, a fotografia e a pública-forma da Carteira Nacional de Habilitação não autorizam seu portador a conduzir veículos.

Art. 68. São competentes para expedir a Carteira Nacional de Habilitação, em nome do Conselho Nacional de Trânsito e por determinação deste, os chefes de repartições de trânsito dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal.

§ 1.º Nos Estados e Territórios, os chefes das repartições de trânsito poderão autorizar a expedição da Carteira Nacional de Habilitação pelas autoridades de trânsito das sedes das Circunscrições Regionais.

§ 2.º Os exames de habilitação dos candidatos inscritos nas Circunscrições Regionais de Trânsito poderão ser realizados perante comissões volantes designadas pelos chefes de repartições de trânsito dos Estados e dos Territórios.

Art. 69. O Conselho Nacional de Trânsito, *ex officio* ou por proposta dos Conselhos Estaduais, poderá cassar a delegação que houver conferido às Circunscrições Regionais que infringirem as normas legais para expedição da Carteira Nacional de Habilitação e para o seu funcionamento.

Parágrafo único. Oferecidas, a seu juízo, garantias de observância das normas legais, revogará o Conselho de Trânsito o ato por que foi cassada a delegação.

Art. 70. A habilitação para dirigir veículos apurar-se-á através de exame requerido pelo candidato à autoridade de trânsito, instruído o requerimento com os

NOTA 22

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

seguintes documentos, além de outros que exija o Regulamento deste Código:

a) carteira de identidade ou documento reconhecido por lei como prova de identidade;

b) folha corrida ou atestado de bons antecedentes, passado pela repartição competente.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

§ 1.º Não se concederá inscrição a candidato que:

I — não contar dezoito ou mais anos de idade;

NOTA 23

II — não souber ler e escrever.

§ 2.º Ao liberado condicional e ao que estiver em gozo de suspensão condicional da pena é facultado habilitar-se como condutor de veículo automotor, apresentando atestado do Conselho Penitenciário do Distrito Federal ou dos Estados e Territórios.

§ 3.º Ao condutor de veículo automotor habilitado em outro país poderá ser concedida autorização para dirigir nas vias terrestres do território nacional, por prazo não superior a seis meses, na forma a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 71. É vedada a habilitação na categoria profissional ao liberado condicional que tenha sido condenado por prática de crime contra os costumes ou o patrimônio.

Art. 72. Os exames para obtenção da Carteira de Habilitação serão os seguintes:

a) de sanidade física e mental, a cargo de médicos do serviço médico oficial de trânsito ou por ele credenciados;

b) escrito ou oral, versando sobre leis e regulamentos de trânsito;

c) prática de direção na via pública.

§ 1.º Para os condutores de categoria profissional exigir-se-á, ainda, a prova de conhecimentos técnicos de veículo.

§ 2.º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório e deverá ser renovado cada quatro anos e, para pessoas de mais de sessenta anos, cada dois anos.

§ 3.º Os exames serão padronizados para todo o País e para cada categoria de condutor.

§ 4.º As provas de direção na via pública deverão ser prestadas em veículo com câmbio mecânico.

§ 5.º (Vetado).

NOTA 24

Art. 73. Será exigido exame psicotécnico aos condutores de transporte coletivo e aos de cargas perigosas.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

§ 1.º Para efeito deste artigo, o Conselho Nacional de Trânsito definirá as normas dos exames e a classificação de periculosidade das cargas.

NOTA 25

§ 2.º Em caso de reprovação no exame psicotécnico, o candidato terá direito a novo exame, com a presença de médico do IAPETC.

§ 3.º Os exames psicotécnicos poderão ser estendidos, pelo Conselho Nacional de Trânsito, a todas as categorias de motoristas, à medida em que as repartições de trânsito estejam aparelhadas para esse fim.

Art. 74. Para habilitar-se a dirigir veículos mencionados no artigo anterior, o condutor deverá ter, no mínimo, vinte e um anos de idade e dois anos de exercício efetivo da profissão.

Art. 75. Os testes de exame psicotécnico, bem como os demais exames, deverão ser uniformes para todo o País e elaborados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 76. Aos portadores de defeitos físicos poderá ser concedida Carteira Nacional de Habilitação, na categoria de amador, desde que sejam eles ou os veículos devidamente adaptados.

§ 1.º Nos casos previstos neste artigo, os candidatos deverão submeter-se a exame de junta médica especial, designada pela autoridade de trânsito.

§ 2.º Nas provas de direção na via pública, os candidatos mencionados neste artigo serão examinados por uma junta da qual farão parte um perito examinador, um médico do serviço oficial de trânsito e um membro do Conselho Estadual de Trânsito ou, quando for o caso, por um representante do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 77. O condutor condenado por acidentes que tenha ocasionado deverá ser submetido a novos exames de sanidade e técnico, para que possa voltar a dirigir.

§ 1.º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade de trânsito.

§ 2.º No caso do parágrafo anterior, a autoridade de trânsito poderá apreender a Carteira de Habilitação do motorista até a realização dos exames.

Art. 78. Para participar de competições automobilísticas, o condutor deverá possuir, além da Carteira Nacional de Habilitação, documento expedido pela entidade máxima de direção nacional de automobilismo.

§ 1.º Aos corredores do exterior, convidados para participar de competições no território nacional, exigirse-á a Permissão Internacional para Conduzir ou a Carteira Nacional de Habilitação.

§ 2.º Para as provas juvenis, o Conselho de Trânsito expedirá instruções especiais.

Art. 79. O condutor que dirigir veículo automotor com exame de saúde vencido terá sua Carteira de Habilitação apreendida pela autoridade de trânsito ou seus agentes, mediante recibo, com o prazo de trinta dias para satisfazer as exigências legais.

Parágrafo único. Vencido o prazo e até que satisfaça as exigências deste artigo, o condutor será considerado

inabilitado e proibido de dirigir, sujeitando-se, na desobediência, às penas da lei.

Art. 80. Aos condutores de tratores, máquinas agrícolas e dos veículos mencionados no artigo 63, será exigido documento de habilitação quando transitarem pelas vias terrestres.

§ 1.º (Vetado).

NOTA 26

§ 2.º Exigir-se-á dos candidatos à obtenção do documento de que trata este artigo o conhecimento das regras gerais de trânsito e sinalização, bem como provas práticas de direção do veículo, de acordo com o Regulamento deste Código.

NOTA 27

NOTA 28

CAPÍTULO X

Dos Deveres e Proibições

Art. 83. É dever de todo condutor de veículo:

I — Dirigir com atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

II — Conservar o veículo na mão de direção e na faixa própria.

Penalidade: Grupo 2.

III — Guardar distância de segurança entre o veículo que dirige e o que segue imediatamente à sua frente.

Penalidade: Grupo 2.

IV — Aproximar o veículo da guia da calçada, nas vias urbanas, para embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 3.

V — Desviar o veículo para o acostamento nas estradas, para embarque ou desembarque de passageiros e eventual carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Dar passagem, pela esquerda, quando solicitado.

Penalidade: Grupo 3.

VII — Obedecer à sinalização.

Penalidade: Grupo 4.

VIII — Parar veículos:

a) sempre que a respectiva marcha for interceptada por outros veículos que integrem cortejo, préstitos, desfiles e formações militares, crianças, pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos que lhes dificultem o andar e cegos, identificados por bengala branca ou por outro processo aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 2.

b) para dar passagem a veículos precedidos de batidores, bem como a veículos do Corpo de Bombeiros, de

socorros médicos e serviços de polícia, quando em missão de emergência, que estejam identificados por dispositivos de alarma e de luz vermelha intermitente.

Penalidade: Grupo 3.

c) antes de transpor linha férrea ou entrar em via preferencial.

Penalidade: Grupo 2.

IX — Fazer sinal regulamentar de braços ou acionar dispositivo luminoso indicador, antes de parar o veículo, reduzir-lhe a velocidade, mudar de direção ou quando iniciar a marcha.

Penalidade: Grupo 4.

X — Obedecer a horários e normas de utilização da via terrestre, fixados pela autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XI — Dar preferência de passagem aos pedestres que estiverem atravessando a via transversal na qual vai entrar, aos que ainda não hajam concluído a travessia, quando houver mudança de sinal, e aos que se encontrem nas faixas a eles destinadas, onde não houver sinalização.

Penalidade: Grupo 3. Quando o pedestre estiver sobre a faixa a ele destinada: Grupo 2.

XII — Nas vias urbanas, deslocar com antecedência o veículo para a faixa mais à esquerda e mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando tiver de entrar para um desses lados.

Penalidade: Grupo 3.

XIII — Nas estradas onde não houver locais apropriados para a operação de retorno, ou para entrada à esquerda, parar o veículo no acostamento à direita, onde aguardará oportunidade para cruzar a pista.

Penalidade: Grupo 2.

XIV — Nas vias urbanas, executar a operação de retorno somente nos cruzamentos ou nos locais para isso determinados.

Penalidade: Grupo 4.

XV — Colocar-se com seu veículo à disposição das autoridades policiais, devidamente identificadas, quando por elas solicitado para evitar fuga de delinquentes, ou em casos de emergência, na forma do Regulamento.

Penalidade: Grupo 4.

(*) **XVI** — Prestar socorro a vítima de acidente.

Penalidade: Grupo 3.

XVII — Portar e sempre que solicitado pela autoridade de trânsito ou seus agentes, exhibir os respectivos documentos de habilitação, de licenciamento do veículo e outros que forem exigidos por lei ou regulamento.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo até apresentação dos documentos exigidos.

(*) Vide Código Penal — art. 137.

XVIII — Entregar, contra recibo, à autoridade de trânsito ou seus agentes, qualquer documento dos exigidos no item anterior, para averiguação de autenticidade.

Penalidade: Grupo 4.

(7) **XIX** — Acatar as ordens emanadas das autoridades.

Penalidade: Grupo 4.

XX — Manter as placas de identificação do veículo em bom estado de legibilidade e visibilidade, iluminando a placa traseira à noite.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — manter acesas as luzes externas do veículo, desde o pôr-do-sol até o amanhecer, utilizando farol baixo quando o veículo estiver em movimento.

Penalidade: Grupo 3.

XXII — nas estradas, sob chuvas, neblina ou cerração, manter acesas as luzes externas do veículo.

Penalidade: Grupo 3.

XXIII — transitar em velocidade compatível com a segurança:

a) diante de escolas, hospitais, estações de embarque e de desembarque, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres.

Penalidade: Grupo 2.

b) nos cruzamentos não sinalizados, quando não estiver circulando em vias preferenciais.

Penalidade: Grupo 2.

c) quando houver má visibilidade;

d) quando o pavimento apresentar-se escorregadio;

e) ao aproximar-se da guia de calçada;

f) nas curvas de pequeno raio;

g) nas estradas cuja faixa de domínio não esteja cercada, ou quando, às suas margens, houver habitação, povoados, vilas ou cidades;

h) à aproximação de animais na pista;

i) quando se aproximar de tropas militares, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles.

Penalidade: de c a i, Grupo 3.

Art. 84. É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 83:

a) abster-se da cobrança de passagens, se responsável por veículo de transporte coletivo urbano.

Penalidade: Grupo 1.

b) usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança, ao descer vias com declive acentuado.

Penalidade: Grupo 2.

Redação dada pela Lei
n.º 5.820/72.

(7) Vide Código Penal — arts. 367 a 369.

c) atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.

Penalidade: Grupo 3.

d) tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

e) trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

f) transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.

Penalidade: Grupo 1.

Art. 85. É dever do condutor de automóvel de aluguel, além dos constantes no artigo 83:

a) tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

b) trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

c) receber passageiros no seu veículo, salvo se se tratar de pessoas perseguidas pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação de prática de crime, ou quando se tratar de pessoa embriagada ou em estado que permita prever venha a causar danos ao veículo ou ao condutor.

Penalidade: Grupo 4.

Art. 86. É dever do pedestre:

a) nas estradas, andar sempre em sentido contrário ao dos veículos e em fila única, utilizando, obrigatoriamente, o acostamento, onde existir;

b) nas vias urbanas, onde não houver calçadas ou faixas privativas a ele destinadas, andar sempre à esquerda da via, em fila única, e em sentido contrário ao dos veículos;

c) somente cruzar a via pública na faixa própria, obedecendo à sinalização;

d) quando não houver faixa própria, atravessar a via pública perpendicularmente às calçadas e na área de seu prolongamento;

e) obedecer à sinalização.

Art. 87. Os condutores de motocicletas e similares devem:

a) observar o disposto no artigo 83;

b) conduzir seus veículos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, mantendo-se em fila única, quando em grupo, sempre que não houver faixa especial a eles destinada.

Penalidade: Grupo 3.

Parágrafo único. Estendem-se aos condutores de veículos de tração ou propulsão humana e aos de tração animal os mesmos deveres deste artigo.

NOTA 29

Redação dada pela Lei n.º 5.820/72.

Art. 88. Os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares só poderão transitar por estradas quando usarem capacetes de segurança.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo, até que satisfaça à exigência.

Art. 89. É proibido a todo o condutor de veículo:

I — Dirigir sem estar devidamente habilitado ou autorizado na forma prevista por este Código e seu Regulamento.

Penalidade: Grupo 1.

II — Entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou que estiver com sua carteira apreendida ou cassada.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação.

(8) III — Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substâncias tóxicas de qualquer natureza.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

IV — Desobedecer ao sinal fechado ou parada obrigatória, prosseguindo na marcha.

Penalidade: Grupo 2.

V — Ultrapassar pela direita bonde parado em ponto regulamentar de embarque ou desembarque de passageiro, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Transitar pela contramão de direção, exceto para ultrapassar outro veículo e, unicamente, pelo espaço necessário para esse fim, respeitada a preferência do veículo que transita em sentido contrário.

Penalidade: Grupo 2.

VII — Ultrapassar pela contramão outro veículo nas curvas e aclives sem visibilidade suficiente, bem como nos cruzamentos e nas passagens de nível.

Penalidade: Grupo 2.

VIII — Ultrapassar outro veículo em pontes, viadutos ou túneis, exceto quando se tratar de duas pistas separadas por obstrução física.

Penalidade: Grupo 2.

IX — Ultrapassar outro veículo em movimento nos cortejos.

Penalidade: Grupo 4.

X — Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der o sinal de que vai entrar à esquerda.

Penalidade: Grupo 3.

(8) Vide Código Penal — art. 287 e Lei das Contravenções Penais — art. 62.

XI — Ultrapassar pela contramão veículos parados em fila, junto a sinais luminosos, portelras, cancelas, cruzamentos ou qualquer impedimento à livre circulação, salvo com a permissão da autoridade ou seus agentes.

Penalidade: Grupo 2.

XII — Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro.

Penalidade: Grupo 2.

XIII — Transitar em marcha-à-ré, salvo na distância necessária para pequenas manobras.

Penalidade: Grupo 4.

XIV — Transitar em sentido oposto ao estabelecido para determinada via terrestre.

Penalidade: Grupo 2.

XV — Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 3.

XVI — Transitar em velocidade superior à permitida para o local.

Penalidade: Grupo 2.

XVII — Executar a operação de retorno, ainda que nos locais permitidos, com prejuízo da livre circulação dos demais veículos ou da segurança, bem como nas curvas, acíves e declives.

Penalidade: Grupo 2.

XVIII — Disputar corrida por espírito de emulação.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação e dos veículos.

XIX — Promover ou participar de competições esportivas com veículo na via terrestre, sem autorização expressa da autoridade competente e sem as medidas acauteladoras da segurança pública.

Penalidade: Grupo 1 (cinco vezes) e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

XX — Transitar com o veículo em velocidade reduzida, em faixa inadequada ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — Dirigir:

- a) fora da posição correta;
- b) usando apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais de braço ou mudar a marcha de câmbio, ressalvados os casos previstos no artigo 78;
- c) com o braço pendente para fora do veículo;
- d) calçado inadequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

XXII — Fazer uso da luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

Penalidade: Grupo 3.

XXIII — Alterar as cores e o equipamento dos sistemas de iluminação, bem como a respectiva localização determinada pelo Regulamento.

Penalidade: Grupo 2 e apreensão do veículo para regularização.

XXIV — Transitar com os faróis altos ou desregulados, de forma a perturbar a visão dos condutores que transitarem em sentido oposto.

Penalidade: Grupo 2.

(9) **XXV** — Usar a buzina:

- a) à noite, nas áreas urbanas;
- b) nas áreas e nos períodos em que esse uso for proibido pela autoridade de trânsito;
- c) prolongada e sucessivamente, a qualquer pretexto;
- d) quando, sem necessidade e como advertência prévia, possa esse uso assustar ou causar males a pedestres ou a condutores de outros veículos;

e) para apressar o pedestre na travessia da via pública;

f) a pretexto de chamar alguém ou, quando se tratar de veículo a frete, para angariar passageiros;

g) ou equipamento similar com som ou freqüência em desacordo com as estipulações do Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XXVI — Usar, indevidamente, aparelho de alarma ou que produza sons ou ruídos que perturbem o sossego público.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

XXVII — Usar descarga livre, bem como silenciadores de expansão de motor insuficientes ou defeituosos.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

(10) **XXVIII** — Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação.

XXIX — efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente.

Penalidade: Grupo I, apreensão do veículo e da Carteira Nacional de Habilitação.

Redação dada pela Lei
n.º 5.693/71.

NOTA 30

(9) Vide Lei das Contravenções Penais — art. 42.

(10) Vide Código Penal — art. 388.

XXX — Transitar com o veículo:

a) Produzindo fumaça em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

b) Com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios ou com sua falta.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

c) Com deficiência de freios.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

d) Sem nova vistoria, depois de reparado em consequência de acidente grave.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo para vistoria.

e) Com carga excedente de lotação e fora das dimensões regulamentares, sem autorização especial.

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo para regularização.

f) Como transporte de passageiros, se se tratar de veículo de carga, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 2 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

g) Derramando na via pública combustíveis ou lubrificantes, assim como qualquer material que esteja transportando ou consumindo.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

h) Com registrador de velocidade viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

i) Em locais e horários não permitidos.

Penalidade: Grupo 4.

j) Com placa ilegível ou parcialmente encoberta.

Penalidade: Grupo 4.

l) Sem estar devidamente licenciado.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo até que satisfaça a exigência.

m) Com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo até que satisfaça a exigência.

n) Sem a sinalização adequada, quando transportando carga de dimensões excedentes ou que ofereça perigo.

Penalidade: Grupo 3 e retenção para regularização.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

NOTA 31

o) Com falta de inscrição da tara ou lotação, quando se tratar de veículos destinados ao transporte de carga ou coletivo de passageiros.

Penalidade: Grupo 4.

p) Em mau estado de conservação e segurança.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

XXXI — Dirigir o veículo sem acionar o limpador de pára-brisa, durante a chuva.

Penalidade: Grupo 4.

XXXII — Conduzir pessoas, animais ou qualquer espécie de carga nas partes externas do veículo, exceto em casos especiais e com permissão da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIII — Transportar carga arrastando-a.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIV — Realizar reparos em veículos na pista de rolamento.

Penalidade: Grupo 3.

XXXV — Rebocar outro veículo com corda ou cabo metálico, salvo em casos de emergência, a critério da autoridade de trânsito ou de seus agentes.

Penalidade: Grupo 3.

XXXVI — Retirar, sem prévia autorização da autoridade competente, o veículo do local do acidente com ele ocorrido, e do qual haja resultado vítima, salvo para prestar socorro de que esta necessite.

Penalidade: Grupo 2.

XXXVII — Falsificar os selos da placa, ou da plaqueta do ano, de identificação do veículo.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo.

(11) XXXVIII — Fazer falsa declaração de domicílio ou residência, para fins de licenciamento ou de habilitação.

Penalidade: Grupo 2.

XXXIX — Estacionar o veículo:

a) nas esquinas, a menos de três metros do alinhamento de construção da via transversal, quando se tratar de automóvel de passageiros, e a menos de dez metros para os demais veículos.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

b) Afastado da guia da calçada, em desacordo com o Regulamento.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

c) Junto ou sobre os hidrantes de incêndio, registros de água e postos de visita de galerias subterrâneas.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

d) Sobre a pista de rolamento das estradas.

Penalidade: Grupo 1 e remoção.

(11) Vide Código Penal — arts. 327 a 329.

e) Nos acostamentos das estradas, salvo por motivo de força maior.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

f) Em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade competente.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

g) Nos viadutos, pontes e túneis.

Penalidade: Grupo 2 e remoção.

h) Ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

i) À porta dos templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

j) Onde houver guia de calçada rebaixada para entrada ou saída de veículos.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

l) Nas calçadas e sobre faixas destinadas a pedestres.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

m) Sobre a área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

n) Em aclives, sem estar o veículo engrenado, além de freado, e, ainda, quando se tratar de veículo pesado, também com calço de segurança.

Penalidade: Grupo 3.

o) Na contramão de direção.

Penalidade: Grupo 4.

p) Em local e horário não permitidos.

Penalidade: Grupo 3.

q) Junto aos pontos de embarque ou desembarque de coletivos, devidamente sinalizados.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

r) Sobre o canteiro divisor de pistas de rolamento, salvo onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

§ 1.º Além do estacionamento, a parada de veículos é proibida nos casos compreendidos nas alíneas a, b, d, f, g, m, o e r, e onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 4.

§ 2.º No caso previsto na alínea n é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 90. Quando, por motivo de força maior, um veículo não puder ser removido da pista de rolamento ou deva permanecer no respectivo acostamento, o condutor deverá colocar sinalização de forma a prevenir aos demais motoristas.

§ 1.º As mesmas medidas de segurança deverão ser tomadas pelo condutor, quando a carga, ou parte dela, cair sobre a vida pública e desta não puder ser retirada imediatamente, constituindo risco para o trânsito.

§ 2.º Nos casos previstos neste artigo e no § 1.º, o condutor deverá, à noite, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizar-se de outro meio que torne visível o veículo ou a carga derramada sobre a pista, em distância compatível com a segurança do trânsito.

§ 3.º É proibido abandonar sobre a pista de rolamento todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para assinalar a permanência do veículo ou carga, nos termos deste artigo e seus §§ 1.º e 2.º

Penalidade: Grupo 2.

Art. 91. É proibido aos condutores de veículos de transporte coletivo, além do disposto nos artigos 89 e 90:

a) Dirigir com a respectiva vistoria vencida.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

b) Dirigir com excesso de lotação.

Penalidade: Grupo 3.

c) Conversar, estando com o veículo em movimento.

Penalidade: Grupo 4.

d) Dirigir com defeito em qualquer equipamento obrigatório ou com sua falta.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

e) Dirigir sem registrador de velocidade, ou com defeito no mesmo, quando estiver transportando escolares.

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo.

f) Descer rampas íngremes com o veículo desengrenado.

Penalidade: Grupo 2.

Parágrafo único. O disposto na alínea f deste artigo estende-se aos condutores de veículos com mais de seis toneladas e aos que transportam inflamáveis, explosivos e outros materiais perigosos.

Art. 92. É proibido ao condutor de automóvel de aluguel, além do que dispõe o art. 89:

a) Violar o taxímetro.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo;

b) Cobrar acima da tabela.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação;

c) Retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação;

d) Dirigir com excesso de lotação.

Penalidade: Grupo 3.

Art. 93. É proibido ao pedestre:

- a) permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
- b) cruzar pista de rolamento nos viadutos, pontes ou túneis, salvo onde exista permissão;
- c) atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
- d) utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;
- e) andar fora da faixa própria, onde esta exista.

Penalidade: Vide artigo 105 e parágrafos.

CAPÍTULO XI

Das Infrações

(12) Art. 94. Considerar-se-á infração a inobservância de qualquer preceito deste Código, de seu Regulamento e das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 95. O responsável pela infração fica sujeito às seguintes penalidades:

- a) advertência;
- b) multa;
- c) apreensão do documento de habilitação;
- d) cassação do documento de habilitação;
- e) remoção do veículo;
- f) retenção do veículo;
- g) apreensão do veículo.

§ 1.º Quando o infrator praticar, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as penalidades em que haja incorrido.

§ 2.º A aplicação das penalidades previstas neste Código não exonera o infrator das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 3.º O ônus decorrente da remoção ou apreensão de veículo recairá sobre seu proprietário, ressalvados os casos fortuitos.

Art. 96. Nos casos de apreensão do documento de habilitação, a suspensão do direito de dirigir dar-se-á por prazo de um a doze meses.

§ 1.º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código, a apreensão do documento de habilitação far-se-á:

- a) quando o condutor utilizar o veículo para a prática de crime;
- b) quando for multado por três vezes, no período de um ano, por infrações compreendidas no Grupo 2;

(12) Vide Código Penal — art. 288.

c) por incontinência e conduta escandalosa do condutor;

d) por dirigir veículo de categoria para a qual não estiver habilitado, ou devidamente autorizado;

e) por dirigir com exame de saúde vencido, até que seja aprovado em novo exame (art. 79 e parágrafo único).

§ 2.º A apreensão se fará contra recibo, por decisão fundamentada da autoridade de trânsito.

Art. 97. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

a) quando o condutor, estando com a Carteira de Habilitação apreendida, for encontrado dirigindo;

b) quando a autoridade comprovar que o condutor dirigia em estado de embriaguez ou sob o domínio de tóxico, após duas apreensões pelo mesmo motivo;

c) quando o condutor deixar de preencher as condições exigidas em leis ou regulamentos para a direção de veículos.

Art. 98. Aos menores autorizados a dirigir, nos termos dos artigos 81 e 82, quando incidirem em infrações dos Grupos 1 e 2, será cassada a respectiva autorização.

Art. 99. Além dos casos previstos em lei, a apreensão do veículo poderá ocorrer:

a) para atendimento a determinação judicial;

b) quando expirado o prazo de permanência no País, a veículo licenciado no estrangeiro.

§ 1.º A apreensão de veículo não se dará enquanto estiver transportando passageiros, carga perecível ou que possa vir a causar danos à segurança pública, salvo se puder danificar a via terrestre ou a sinalização do trânsito.

§ 2.º Satisfeitas as exigências legais e regulamentares, os veículos retidos, removidos ou apreendidos serão imediatamente liberados.

Art. 100. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores, ou a ambos, conforme o caso.

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

Art. 101. Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características e fins, matrícula de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

Art. 102. Aos condutores caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção dos veículos.

Parágrafo único. No caso de não ser possível identificar o condutor infrator, a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veículo.

Art. 103. O infrator terá o prazo de 30 (trinta) dias para o pagamento da multa que lhe for aplicada.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

§ 1.º O valor da multa decorrente da infração verificada em rodovias poderá ser pago no ato da autuação.

NOTA 32.

§ 2.º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior aos motoristas que dirijam veículos licenciados em município diferente daquele onde ocorrer a infração.

§ 3.º O Conselho Nacional de Trânsito disciplinará, por meio de Resolução, o processo de arrecadação de multas decorrentes de infrações em localidades diferentes das de licenciamento do veículo ou de habilitação do motorista.

Art. 104. As multas são aplicáveis a condutores e proprietários de veículos de qualquer natureza e serão impostas e arrecadadas pela repartição competente, em cuja jurisdição haja ocorrido a infração.

Art. 105. Sempre que a segurança do trânsito o recomendar, o Conselho Nacional de Trânsito poderá estipular multas para pedestres e para veículos de propulsão ou tração animal.

§ 1.º O valor das multas a que se refere este artigo não poderá ser superior, para os pedestres, a um por cento do salário-mínimo vigente na região, ou a três por cento para os demais.

§ 2.º A fixação do valor das multas para os Estados será feita mediante proposta dos respectivos Conselhos Estaduais de Trânsito, aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 106. O pagamento da multa não exonera o infrator de cumprir as disposições deste Código, de seu Regulamento e das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 107. As infrações punidas com multas classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos:

I — as infrações do Grupo "1" serão punidas com multas de valor entre cinquenta por cento e cem por cento do salário-mínimo vigente na região;

II — as infrações do Grupo "2" serão punidas com multas de valor entre vinte por cento e cinquenta por cento do salário-mínimo vigente na região;

III — as infrações do Grupo "3" serão punidas com multas de valor entre dez por cento e vinte por cento do salário-mínimo vigente na região;

IV — as infrações do Grupo "4" serão punidas com multas de valor entre cinco por cento e dez por cento do salário-mínimo vigente na região.

§ 1.º As multas serão aplicadas em dobro, quando houver reincidência na mesma infração dentro do prazo de um ano.

§ 2.º O Conselho Nacional de Trânsito fixará o valor das multas para os Territórios, bem como para os Estados e Distrito Federal, por proposta dos respectivos Conselhos de Trânsito.

Art. 108. A autoridade de trânsito poderá transformar a primeira multa decorrente de infrações dos Grupos "3" e "4" em advertência, levando em conta os antecedentes do condutor.

Art. 109. As multas impostas a condutores de veículos pertencentes ao serviço público federal, estadual, municipal e às autarquias deverão ser comunicadas aos respectivos órgãos, para o desconto em folha em favor da repartição de trânsito autuadora, no caso do não-cumprimento do art. 103 e seus parágrafos.

Art. 110. Não será renovada a licença de veículo em débito de multas.

Art. 111. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com multa igual a cinco por cento do salário-mínimo vigente na região.

CAPÍTULO XII

Do Julgamento das Penalidades e Seus Recursos

Art. 112. As autuações por infração prevista neste Código serão julgadas pela autoridade competente para aplicação de penalidade nele inscrita.

Art. 113. Das decisões que impuserem penalidade, por infração prevista neste Código, caberá recurso para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, que funcionará junto a cada repartição de trânsito.

(13) § 1.º Cada junta será composta de três membros, sendo:

- a) um presidente, indicado pelo Conselho de Trânsito do Estado, do Território ou do Distrito Federal;
- b) um representante da repartição local de trânsito;
- c) um representante dos condutores de veículos indicado por entidade, fixado no Regulamento deste Código.

§ 2.º As Juntas criadas para funcionar junto ao órgão rodoviário federal terão presidente indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 3.º Quando e onde for necessário, a União, os Estados, os Territórios e o Distrito Federal poderão criar mais de uma Junta.

Art. 114. Das decisões que impuserem a cassação ou a apreensão, por mais de 6 (seis) meses, da Carteira Nacional de Habilitação, o recurso será interposto para o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 115. O recurso interpor-se-á mediante petição apresentada à autoridade recorrida, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial, ou do conhecimento por qualquer modo, pelo infrator.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 231/67.

NOTA 33

(13) Vide Decreto n.º 70.101, de 2-2-72.

§ 1.º O recurso não terá efeito suspensivo, e somente será admitido no caso de aplicação de multa, feita a prova, no prazo de interposição de depósito do valor correspondente.

§ 2.º A autoridade recorrida remeterá o recurso ao órgão julgador dentro dos 10 (dez) dias úteis subseqüentes à sua apresentação e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

Art. 116. O recurso deverá ser julgado dentro do prazo de 30 (trinta) dias.

Parágrafo único. Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade competente para fazê-lo, de ofício ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

CAPÍTULO XIII

Das Disposições Gerais e Transitórias

Art. 117. No Distrito Federal, o registro, o licenciamento e o emplacamento de veículos competirá à Prefeitura, nos termos da legislação em vigor.

Art. 118. As repartições de trânsito e as concedentes de serviços de transportes coletivos fornecerão aos Conselhos de Trânsito os elementos por eles solicitados para o levantamento da estatística prevista neste Código.

Art. 119. A contar de dois anos da data da publicação deste Código, nenhum diretor ou instrutor de escola de aprendizagem ou examinador de trânsito poderá exercer essas funções sem que apresente Certificado habilitando-o para esse mister, expedido pelos Departamentos Estaduais de Trânsito.

Art. 120. Os estabelecimentos onde se executarem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, ficam 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 pelo Departamento Estadual de Trânsito.

Parágrafo único. Estão isentos de selos os livros referidos neste artigo.

Art. 121. As repartições de trânsito e as encarregadas de perícia de acidentes utilizarão modelo padronizado para relatório de estatística de acidentes, de acordo com padrão determinado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 122. Nenhum fio condutor de eletricidade, som ou de suporte pode atravessar ou tangenciar a via terrestre sem que ofereça a devida segurança e obedeça à altura regulamentada pela autoridade com jurisdição sobre a mesma.

Art. 123. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar socorro pronto e integral àquela.

Parágrafo único. A autoridade policial que, na via pública ou estabelecimento hospitalar, primeiro tiver ci-

ência do acidente, no caso deste artigo, anotará a identidade do condutor e o convidará a comparecer à reparação policial competente nas vinte e quatro horas imediatamente seguintes.

(14) Art. 124. Pelo menos uma vez cada ano, o Conselho Nacional de Trânsito fará realizar uma Campanha Educativa de Trânsito, em todo o território nacional, com a cooperação de todos os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 125. O Ministério da Educação e Cultura promoverá a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do País, segundo programa estabelecido de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 126. Os débitos dos proprietários e condutores de veículos decorrentes de infração a dispositivo deste Código terão o seu valor atualizado monetariamente, em função das variações do poder aquisitivo da moeda nacional, atendidas as normas legais sobre a correção monetária dos débitos fiscais.

Art. 127. Dentro do prazo de um ano, a contar da publicação deste Código, o Conselho Nacional de Trânsito fará publicar um opúsculo contendo as principais regras de trânsito, devidamente ilustradas.

§ 1.º Para cumprimento do disposto neste artigo, fica o Poder Executivo autorizado a abrir um crédito de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), pelo Ministério da Justiça e Negócios Interiores.

§ 2.º A publicação de que trata este artigo destina-se à distribuição gratuita, por intermédio das repartições de trânsito dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal.

Art. 128. A exigência do Certificado de Registro para o licenciamento de veículo somente se fará após o terceiro ano de vigência do Regulamento deste Código.

Art. 129. O Poder Executivo, dentro de cento e vinte dias contados da vigência deste Código, expedirá o competente Regulamento necessário à sua melhor execução.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito elaborará o projeto de Regulamento, que submeterá ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, dentro de noventa dias, contados da publicação deste Código.

Art. 130. A primeira composição do Conselho Nacional de Trânsito, na forma do art. 4.º, deverá levar-se a termo nos sessenta dias imediatamente seguintes à expedição do Regulamento deste Código.

Art. 131. Este Código entrará em vigor 60 (sessenta) dias após a sua publicação, revogados o Decreto-Lei n.º 3.651, de 25 de setembro de 1941, o Decreto-Lei n.º 9.545, de 5 de agosto de 1946, o § 3.º do art. 14 do Decreto-Lei n.º 3.199, de 14 de abril de 1941, com a redação que lhe deu a Lei n.º 4.638, de 26 de maio de 1965, e as demais disposições em contrário.

Brasília, 21 de setembro de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República. — **H. CASTELLO BRANCO** — Car-

(14) Vide Decreto n.º 45.064, de 19-9-58.

los Medeiros Silva — Ademar de Queiroz — M. Pio Correa — Octávio Bulhões — Jayme Brasilio de Araújo — Raymundo Moniz de Aragão — L. G. do Nascimento e Silva.

D.O. de 22-9-66, pág. 10.971
D.O. de 14-3-67, pág. 3.057

2 — DECRETO-LEI Nº 237 DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967

Modifica o Código Nacional de Trânsito.

(Os artigos 1.º a 6.º determinam alterações, já consignadas, no texto da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito).

Art 7.º É criado, como órgão integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, o Departamento Nacional de Trânsito, com autonomia administrativa e técnica.

§ 1.º A estrutura administrativa e o quadro do pessoal do Departamento Nacional de Trânsito serão fixados em lei.

§ 2.º O Departamento Nacional de Trânsito será dirigido por um Diretor-Geral, nomeado em comissão, pelo Presidente da República dentre especialistas em trânsito de nível universitário.

Art. 8.º Compete ao Departamento Nacional de Trânsito, especialmente:

I — organizar e manter atualizado o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN);

II — organizar e manter atualizado o Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH);

III — cooperar com os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, no estudo e solução de problemas de trânsito;

IV — organizar cursos de treinamento e especialização do pessoal encarregado da administração e fiscalização do trânsito;

V — organizar a estatística geral de trânsito no território nacional;

VI — incentivar o estudo das questões atinentes ao trânsito;

VII — promover a divulgação de trabalhos sobre trânsito;

VIII — promover a realização periódica de reuniões e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

IX — opinar sobre assuntos relacionados com o trânsito interestadual e internacional;

X — estudar e propor medidas que estimulem o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito;

XI — propor a complementação ou a alteração da sinalização;

XII — estabelecer modelo-padrão para relatório de estatística de acidentes de trânsito;

XIII — elaborar, de acordo com o Ministério da Educação e Cultura, programas para divulgação de noções de trânsito nos estabelecimentos de ensino elementar e médio;

XIV — sugerir a alteração da legislação sobre trânsito;

XV — instruir os recursos interpostos ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores contra decisões do Conselho Nacional de Trânsito;

XVI — estudar os casos omissos na legislação do trânsito, propondo-lhes a solução ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores.

Art. 9.º É criado no quadro de Pessoal Permanente do Ministério da Justiça e Negócios Interiores um cargo, em comissão, de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito, símbolo 1-C.

Art. 10. O Ministro da Justiça e Negócios Interiores poderá determinar que passem a ter exercício no Departamento Nacional de Trânsito funcionários lotados noutros órgãos do Ministério, bem como requisitar, para nele servirem, enquanto não organizado seu quadro de pessoal, funcionários de outros Ministérios ou de autarquias federais.

Parágrafo único. As requisições de que trata esse artigo não acarretarão aos funcionários a perda dos vencimentos, direitos e vantagens inerentes aos cargos de que forem titulares.

Art. 11. Fica prorrogado por 60 (sessenta) dias o prazo para regulamentação do Código Nacional de Trânsito e suas modificações introduzidas por este Decreto-Lei.

Art. 12. Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 28 de fevereiro de 1967; 146.º da Independência e 79.º da República. — **H. CASTELLO BRANCO** — Carlos Medeiros Silva — Juarez Távora.

DO de 28-2-67, pág. 2.434

Ret. no de 25-1-71, pág. 637

3 — REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO (ATUALIZADO)

DECRETO N.º 62.127 — DE 16 DE JANEIRO DE 1968

Approva o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Art. 1.º Fica aprovado o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, que com este baixa, assinado pelo Ministro de Estado da Justiça.

Art. 2.º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

A. Costa e Silva — Presidente da República.

**REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL
DE TRANSITO**

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

Art. 1.º O trânsito de qualquer natureza, nas vias terrestres do território nacional abertas à circulação pública, rege-se-á por este Regulamento.

§ 1.º São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2.º Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se vias terrestres as pralas abertas ao trânsito.

Art. 2.º Os Estados poderão adotar normas pertinentes às peculiaridades locais, complementares ou supletivas da legislação federal.

Art. 3.º Os conceitos e definições, estabelecidos para os efeitos deste Regulamento, são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II

Da Organização Administrativa do Trânsito

Art. 4.º Compõem a administração do trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

I — Órgão normativo e coordenador:

— Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);

II — Órgãos normativos:

a) Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN);

b) Conselho de Trânsito do Distrito Federal
(CONTRANDIFE);

c) Conselhos Territoriais de Trânsito (CONTETTRAN);

III — Órgãos Executivos:

a) Departamento Nacional de Trânsito (DENTRAN);

b) Departamentos de Trânsito (DETRAN);

c) Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN);

d) Órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais.

Parágrafo único. É facultativa a criação dos Conselhos Territoriais e das Circunscrições Regionais de Trânsito.

SEÇÃO I

Do Conselho Nacional de Trânsito

Art. 5.º O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com sede no Distrito Federal, diretamente subordinado ao Ministro da Justiça, é o órgão máximo normativo e coordenador da política e do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 6.º O Conselho Nacional de Trânsito compor-se-á, além do seu Presidente e do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito, de:

I — um representante do Ministério das Relações Exteriores;

II — um representante do Ministério da Educação e Cultura;

III — um representante do Estado-Maior do Exército;

IV — um representante do Departamento de Polícia Federal;

V — um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

VI — um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);

VII — um representante do órgão máximo nacional de transporte rodoviário de carga;

VIII — um representante do órgão máximo nacional do transporte rodoviário de passageiros;

IX — um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;

X — um representante do Touring Club do Brasil.

Art. 7.º Os membros do Conselho Nacional de Trânsito serão nomeados pelo Presidente da República, dentre brasileiros de reputação ilibada e experiência em assuntos de trânsito, com residência permanente no Distrito Federal.

§ 1.º O Presidente do Conselho Nacional de Trânsito será de livre nomeação do Presidente da República, e deverá ser escolhido dentre especialistas em trânsito e portadores de diploma de curso de nível universitário.

§ 2.º Os representantes das entidades referidas nos itens VI, VII, IX e X do artigo anterior serão escolhidos dentre os nomes por eles indicados, em lista tríplice.

§ 3.º O Presidente será substituído, em seus impedimentos, pelo Vice-Presidente, eleito pelo Conselho dentre os membros indicados no art. 6.º, itens II a VII.

§ 4.º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de 2 (dois) anos, admitida a recondução.

Art. 8.º Perderá o mandato o Conselheiro que faltar, sem justo motivo, a 3 (três) reuniões ordinárias consecutivas, ou a 10 (dez), interpoladas, por ano.

Art. 9.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito:

I — sugerir modificações à legislação sobre trânsito;

II — zelar pela unidade do Sistema Nacional de Trânsito e pela observância da respectiva legislação;

III — resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, de autoridades e de particulares relativas à aplicação da legislação de trânsito;

IV — conhecer e julgar os recursos das decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, bem como, quando for o caso, das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações;

V — elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;

VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;

VII — colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares em benefício da regularidade do trânsito;

VIII — estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;

IX — opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;

X — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

XI — fixar, mediante resolução, os volumes e frequências máximos de sons ou ruídos admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores de veículos;

XII — editar normas e estabelecer exigências para a instalação e o funcionamento de escolas de formação de condutores de veículos;

XIII — fixar normas e requisitos para a realização de provas desportivas de veículos automotores nas vias públicas;

XIV — determinar o uso, nos veículos automotores, de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar;

XV — elaborar o projeto de seu Regimento Interno submetendo-o, por intermédio do Ministro da Justiça, à aprovação do Presidente da República;

XVI — estudar e propor medidas capazes de propiciar o desenvolvimento da indústria de equipamentos de sinalização;

XVII — estabelecer ou aprovar normas técnicas e especificações a serem adotadas na fabricação de acessórios e equipamentos para veículos automotores e que envolvam a segurança do trânsito;

XVIII — estudar os temas a serem debatidos pelas delegações brasileiras nas conferências e reuniões internacionais de trânsito, propondo diretrizes;

XIX — opinar sobre a assinatura, pelo Brasil, de atos internacionais relacionados com o trânsito;

XX — cassar a delegação concedida à Circunscrição Regional de Trânsito para expedir Carteira Nacional de Habilitação, assim como revogar o ato de cassação;

XXI — fixar, de acordo com os Ministérios da Fazenda e das Relações Exteriores, normas para o trânsito temporário no território nacional de veículos licenciados em países do continente americano;

XXII — estabelecer modelos de placas e discipliná-las o uso, nos casos previstos neste Regulamento;

XXIII — atribuir competência a entidade idônea para expedir Permissão Internacional para Conduzir, Certificado Internacional para Automóvel e Caderneta de Passagem nas Alfândegas;

XXIV — deliberar sobre a complementação ou a alteração da sinalização;

XXV — fixar os equipamentos que, além dos previstos neste Regulamento, devam ser obrigatoriamente usados ou proibidos nos veículos;

XXVI — estabelecer a cor da plaqueta a ser afixada, em cada ano, na placa traseira dos veículos;

XXVII — regulamentar a expedição da autorização para conduzir veículos de propulsão humana ou de tração animal;

XXVIII — delegar competência aos Departamentos de Trânsito dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal para, em seu nome, expedir a Carteira Nacional de Habilitação;

XXIX — baixar instruções reguladoras da concessão de autorização para dirigir a condutor de veículos automotores habilitado em outro país;

XXX — estender a qualquer categoria de condutor de veículos automotores a exigência da prestação do exame psicotécnico;

XXXI — estabelecer programas e requisitos, uniformes em todo o País, para os exames necessários à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação;

XXXII — designar, quando for o caso, um dos seus membros para compor a junta examinadora de candidato portador de defeito físico;

XXXIII — fixar o valor do seguro de responsabilidade civil, exigido, para a concessão, a título precário, aos que tenham 17 (dezesete) anos de idade, de autorização para dirigirem veículos automotores;

XXXIV — aprovar meios de identificação de pedestres cegos ou portadores de defeitos físicos, que lhes dificultem o andar;

XXXV — disciplinar o processo de arrecadação de multas decorrentes de infrações verificadas em localidades diferentes da do licenciamento do veículo ou da habilitação do condutor;

XXXVI — estipular multas para pedestres e para veículos de propulsão humana ou de tração animal;

XXXVII — aprovar a fixação do valor das multas para os Estados, Territórios e Distrito Federal, mediante proposta dos respectivos Conselhos de Trânsito;

XXXVIII — indicar o Presidente de Junta Administrativa de Recursos de Infrações, que funcione junto ao órgão rodoviário federal;

XXXIX — promover, incentivar, coordenar e orientar a Campanha Nacional Educativa de Trânsito;

XL — expedir instruções especiais para as competições juvenis de veículos automotores realizadas nas vias públicas;

XLI — opinar, quando solicitado pelo Ministro da Justiça, sobre proposta de solução de caso omissivo na le-

gislação do trânsito, apresentada pelo Departamento Nacional de Trânsito;

XLII — aprovar a tabela de preços a serem cobrados pela expedição de documentos de circulação internacional de veículo;

XLIII — resolver os casos omissos neste Regulamento.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito somente poderá deliberar com a presença, no mínimo, de 7 (sete) de seus membros.

§ 1.º As deliberações serão tomadas por maioria de votos dos conselheiros presentes.

§ 2.º Cada conselheiro terá um voto, e o Presidente, ainda, o de qualidade.

Art. 11. O Conselho Nacional de Trânsito deliberará mediante resoluções e pareceres.

Art. 12. O Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito disporá sobre sua organização e condições de funcionamento.

SEÇÃO II

Dos Conselhos Estaduais de Trânsito

Art. 13. Em cada Estado, haverá um Conselho Estadual de Trânsito (CETRA), órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito na área do respectivo Estado.

Art. 14. O Conselho Estadual de Trânsito compor-se-á, além do seu Presidente, de:

I — um oficial do Exército, de preferência com curso de Estado-Maior;

II — um representante do Departamento de Trânsito;

III — um representante do órgão rodoviário estadual;

IV — um representante dos órgãos rodoviários dos Municípios;

V — um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de carga;

VI — um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de passageiros.

§ 1.º Os membros do Conselho Estadual de Trânsito serão nomeados pelo Governador com mandato de 2 (dois) anos, admitida a recondução.

§ 2.º O Presidente será de livre escolha do Governador, escolhido dentre especialistas em trânsito e portador de curso de nível universitário.

§ 3.º A indicação do oficial do Exército para o Conselho Estadual de Trânsito será feita pelo comandante da respectiva Região Militar.

§ 4.º O representante a que se refere o item IV será escolhido dentre técnicos em assuntos de trânsito dos órgãos rodoviários dos Municípios.

§ 5.º Os representantes das entidades mencionadas nos itens V e VI serão escolhidos dentre nomes por elas indicados em listas triplíces.

§ 6.º Nos Estados não divididos em Municípios, o representante previsto no item IV será um urbanista, de livre escolha do Chefe do Poder Executivo.

§ 7.º O Presidente será substituído, em seus impedimentos, pelo Vice-Presidente, eleito pelo Conselho, dentre os membros referidos nos itens I a IV.

§ 8.º Os membros do Conselho Estadual de Trânsito deverão ter residência permanente no respectivo Estado.

Art. 15. Compete ao Conselho Estadual de Trânsito:

I — zelar pelo cumprimento da legislação de trânsito;

II — resolver ou encaminhar ao Conselho Nacional de Trânsito consultas de autoridades e de particulares relativas à aplicação da legislação de trânsito;

III — colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e empresas particulares relacionadas com o trânsito;

IV — propor medidas para o aperfeiçoamento da legislação de trânsito;

V — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

VI — opinar sobre questões de trânsito submetidas à sua apreciação;

VII — regulamentar a expedição da autorização para conduzir veículos de propulsão humana ou de tração animal;

VIII — propor ao Conselho Nacional do Trânsito a cassação de delegação conferida à Circunscrição Regional de Trânsito;

IX — designar um de seus membros para compor a junta examinadora de candidatos a condutor, portador de defeito físico;

X — propor ao Conselho Nacional de Trânsito a fixação do valor das multas a serem aplicadas no Estado;

XI — indicar os presidentes das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações;

XII — elaborar o projeto de seu Regimento Interno, submetendo-o à aprovação do Governador do Estado.

Art. 16. Aplica-se ao Conselho Estadual de Trânsito, no que couber, o disposto nos artigos 8.º, 10 e 11 deste Regulamento.

Art. 17. O Conselho Estadual de Trânsito disporá, em Regimento Interno, sobre sua organização e condições de funcionamento.

SEÇÃO III

Do Conselho de Trânsito do Distrito Federal

Art. 18. No Distrito Federal haverá um Conselho de Trânsito (CONTRANDIFE), com a mesma composição e competência dos Conselhos Estaduais.

Art. 19. O Conselho de Trânsito do Distrito Federal é o órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito na área do Distrito Federal.

Art. 20. Os membros do Conselho de Trânsito do Distrito Federal serão nomeados pelo Prefeito, observado, no que couber, o disposto no artigo 14 deste Regulamento.

Parágrafo único. O representante do órgão mencionado no item IV do artigo 14 será um urbanista, de livre escolha do Prefeito.

Art. 21. Aplica-se ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal, no que couber, o disposto nos artigos 8.º, 10 e 11 deste Regulamento.

Art. 22. O Conselho de Trânsito do Distrito Federal disporá, em regimento interno a ser aprovado pelo Prefeito, sobre a sua organização e condições de funcionamento.

SEÇÃO IV

Dos Conselhos Territoriais de Trânsito

Art. 23. Em cada Território poderá haver um Conselho Territorial de Trânsito (CONTETRAN), com a mesma composição e as mesmas atribuições dos Conselhos Estaduais.

Art. 24. O Conselho Territorial de Trânsito é o órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito na área do respectivo Território.

Art. 25. Aplica-se ao Conselho Territorial de Trânsito, no que couber, o disposto nos artigos 8.º, 10, 11 e 14 deste Regulamento.

SEÇÃO V

Do Departamento Nacional de Trânsito

Art. 26. O Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN), órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito, integrante da estrutura do Ministério da Justiça, terá autonomia administrativa e técnica e jurisdição sobre todo o território nacional.

Art. 27. O Departamento Nacional de Trânsito será dirigido por um Diretor-Geral, nomeado, em comissão, pelo Presidente da República dentre especialistas em trânsito, e portadores de diploma de curso de nível universitário.

Art. 28. Ao Departamento Nacional de Trânsito compete, especialmente:

I — organizar e manter atualizado o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM);

II — organizar e manter atualizado o Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACHE);

III — cooperar com os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, no estudo e solução de problemas de trânsito;

IV — organizar cursos de treinamento e especialização do pessoal encarregado da administração e fiscalização do trânsito;

V — organizar a estatística geral de trânsito no território nacional;

VI — incentivar o estudo das questões atinentes ao trânsito;

VII — promover a divulgação de trabalhos sobre trânsito;

VIII — promover a realização periódica de reuniões e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

IX — opinar sobre assuntos relacionados com o trânsito interestadual e internacional;

X — estudar e propor medidas que estimulem o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito;

XI — propor a complementação ou a alteração da sinalização;

XII — estabelecer modelo-padrão para o relatório de estatística de acidentes de trânsito;

XIII — elaborar, de acordo com o Ministério da Educação e Cultura, programa para divulgação de noções de trânsito nos estabelecimentos de ensino elementar e médio;

XIV — propor a alteração da legislação sobre trânsito;

XV — instruir os recursos interpostos ao Ministro da Justiça das decisões do Conselho Nacional de Trânsito;

XVI — baixar instruções sobre as comunicações pelas Repartições Aduaneiras ao Registro Nacional de Veículos Automotores das entradas ou saídas de veículos no território nacional;

XVII — estudar os casos omissos na legislação de trânsito, e submetê-los ao Ministro da Justiça, com proposta de solução.

SEÇÃO VI

Dos Departamentos de Trânsito

Art. 29. Os Departamentos de Trânsito (DETRAN), órgãos executivos com jurisdição sobre a área do respectivo Estado, Território ou Distrito Federal, deverão dispor, entre outros, dos seguintes serviços:

I — de engenharia de trânsito;

II — médico e psicotécnico;

III — de registro de veículos;

IV — de habilitação de condutores;

V — de fiscalização e policiamento;

VI — de segurança e prevenção de acidentes;

VII — de supervisão e controle de aprendizagem para conduzir;

VIII — de campanhas educativas de trânsito;

IX — de controle e análise de estatística.

Art. 30. Compete aos Departamentos de Trânsito, além de outras atribuições que lhes confira o poder competente:

I — cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penalidades previstas neste Regimento;

II — comunicar ao Departamento Nacional de Trânsito e aos Departamentos de Trânsito a cassação de documentos de habilitação e prestar-lhes outras informações capazes de impedir que os proibidos de conduzir veículos em sua jurisdição venham a fazê-lo em outra;

III — expedir ou visar a Permissão Internacional para Conduzir, o Certificado Internacional para Automóvel e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas;

IV — autorizar a realização de provas desportivas, inclusive seus ensaios, em vias públicas;

V — arbitrar o valor da caução ou fiança e do seguro em favor de terceiros para a realização de provas desportivas;

VI — vistoriar, registrar e emplacar veículos;

VII — expedir o Certificado de Registro de veículo automotor;

VIII — expedir a Carteira Nacional de Habilitação e Autorização para Conduzir;

IX — registrar a Carteira Nacional de Habilitação expedida por outra repartição de trânsito;

X — autorizar as Circunscrições Regionais de Trânsito a expedir a Carteira Nacional de Habilitação;

XI — decidir da apreensão de documento de habilitação para conduzir;

XII — arrecadar as multas aplicadas aos condutores e proprietários de veículos, por infrações ocorridas na área de sua jurisdição;

XIII — receber dos órgãos públicos federais, estaduais, municipais e autárquicos as multas impostas aos servidores que, na condução de veículos pertencentes ao serviço público federal, estadual, municipal e autárquico, hajam cometido infrações;

XIV — elaborar estatística do trânsito no âmbito de sua jurisdição;

XV — expedir certificado de habilitação aos diretores e instrutores de escola de aprendizagem e examinadores de trânsito, de acordo com as instruções baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito;

XVI — estabelecer modelo de livros de registro de movimento de entrada e saída de veículos de estabelecimento onde se executarem reformas ou recuperação, compra, venda ou desmontagem de veículos, usados ou não, e rubricá-los;

XVII — estabelecer modelo de livros de registro de uso de placas, de "experiência" e "fabricante", e rubricá-los.

SEÇÃO VII**Das Circunscrições Regionais de Trânsito**

Art. 31. Nos Estados, Territórios e Distrito Federal poderão ser criadas Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN) subordinadas aos respectivos Departamentos de Trânsito, com jurisdição sobre a área delimitada no ato de criação.

Art. 32. Compete às Circunscrições Regionais de Trânsito, especialmente:

I — cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito;

II — expedir documentos de habilitação para conduzir;

III — implantar sinalização;

IV — expedir Certificado de Registro;

V — fazer estatística de trânsito.

SEÇÃO VIII**Dos Órgãos Rodoviários**

Art. 33. Os órgãos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios exercerão a jurisdição sobre as estradas de seu domínio e, no tocante ao trânsito, se restringirão às faixas respectivas.

Art. 34. Compete aos órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais:

I — cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito;

II — regulamentar o uso das estradas sob sua jurisdição;

III — impor e arrecadar as multas decorrentes de infrações verificadas em rodovias sob sua jurisdição;

IV — exercer a polícia de trânsito nas estradas sob sua jurisdição;

V — fazer estatística de trânsito.

SEÇÃO IX**Da Distribuição de Competências**

Art. 35. Compete especialmente à União:

I — regulamentar o uso das estradas federais e respectivas faixas de domínio, observado, nos limites de sua competência, o disposto no artigo 45;

II — autorizar o ingresso no território nacional de veículos automotores licenciados em outro país, estabelecendo-lhes normas de trânsito;

III — estabelecer sinalização;

IV — estabelecer modelos de placas e outros meios de identificação de veículos;

V — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas interestaduais e internacionais;

VI — aplicar penalidades e arrecadar multas decorrentes de infrações de trânsito nas estradas federais;

VII — exercer a polícia de trânsito nas áreas sob sua jurisdição;

VIII — realizar o controle geral do registro de veículos automotores reboques e semi-reboques.

Art. 36. Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Territórios, especialmente:

I — regulamentar o uso de suas estradas e respectivas faixas de domínio, considerado o disposto no artigo 46;

II — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviços de transporte coletivo para linhas intermunicipais, desde que não transponham os limites do respectivo território;

III — implantar sinalização nas suas estradas;

IV — aplicar penalidade e arrecadar multas decorrentes de infrações de trânsito, exceto quanto às verificadas nas estradas federais;

V — registrar veículos;

VI — habilitar condutores;

VII — exercer a polícia de trânsito, ressalvado o disposto no artigo 35, VII.

Parágrafo único. Aos Estados não divididos em Municípios e ao Distrito Federal incumbem, ainda, as atribuições de que trata o artigo seguinte.

Art. 37. Compete aos Municípios, especialmente:

I — regulamentar o uso das vias sob sua jurisdição, considerado o disposto no artigo 46;

II — conceder, autorizar ou permitir exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais;

III — regulamentar o serviço de automóvel de aluguel (táxi);

IV — determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel;

V — limitar o número de automóveis de aluguel (táxi);

VI — licenciar veículos;

VII — implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição.

Parágrafo único. Os Municípios, mediante convênio, poderão deferir aos respectivos Estados ou Territórios a execução total ou parcial de suas atribuições relativas ao trânsito.

CAPÍTULO III Da Circulação

SEÇÃO I Das Regras Gerais

Art. 38. O trânsito de veículos, nas vias terrestres abertas à circulação pública, obedecerá às seguintes regras gerais:

I — a circulação far-se-á sempre pelo lado direito da via, admitidas as exceções devidamente justificadas e sinalizadas:

Redação dada pelo Decreto n.º 62.926, de 28 de junho de 1968.

NOTA 34

II — a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, observados os seguintes preceitos:

a) para ultrapassar, o condutor deverá certificar-se de que dispõe do espaço suficiente e de que a visibilidade lhe permite fazê-lo com segurança;

b) após ultrapassar, o condutor deverá retornar seu veículo à direita da via, logo que possa fazê-lo com segurança;

c) a ultrapassagem e o retorno à posição primitiva deverão preceder-se da sinalização regulamentar;

d) ao ser ultrapassado, o condutor não poderá acelerar a velocidade de seu veículo;

III — todo condutor, antes de entrar em outra via, deverá:

a) assegurar-se de que pode efetuar a manobra sem perigo para os demais usuários;

b) fazer o sinal indicativo de sua intenção;

c) para dobrar à esquerda, em intercessão de vias de sentido duplo de trânsito, atingir, primeiramente, a zona central de cruzamento;

d) para virar à direita, aproximar-se, ao máximo, da margem direita da via;

IV — quando veículos, transitando por direções que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem o que vier da direita;

V — todo veículo em movimento deve ocupar a faixa mais à direita da pista de rolamento, quando não houver faixa especial a ele destinada;

VI — quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de trânsito no mesmo sentido, ficarão as da esquerda destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

VII — os veículos que transportarem passageiros terão prioridade de trânsito sobre os de carga, respeitadas as demais regras de circulação;

VIII — os veículos precedidos de batedores terão prioridade no trânsito, respeitadas as demais regras de circulação;

IX — os veículos destinados a socorros de incêndio, as ambulâncias e os de polícia, além de prioridade, gozam de livre trânsito e estacionamento quando, devidamente identificados por dispositivos de alarme sonoro e de luz vermelha intermitente, estiverem em serviço de urgência;

X — nas vias de mão única com retorno ou entrada à esquerda, é permitida a ultrapassagem pela direita, se o condutor do veículo que estiver à esquerda indicar, por sinal, que vai entrar para esse lado.

Art. 39. As vias, de acordo com a sua utilização, classificam-se em:

I — via de trânsito rápido: aquela caracterizada por bloqueio que permita trânsito livre, sem intercessões e com acessos especiais;

II — via preferencial: aquela pela qual os veículos devam ter prioridade de trânsito, desde que devidamente sinalizada;

III — via secundária: a destinada a interceptar, coletar e distribuir o trânsito em demanda das vias de trânsito rápido ou preferenciais, ou destas saído;

IV — via local: a destinada apenas ao acesso às áreas restritas.

Parágrafo único. Considera-se a estrada via preferencial em relação a qualquer outra.

Art. 40. A velocidade máxima, permitida para veículos automotores, será indicada por meio de placas e estabelecida em atenção às condições de trânsito em cada via.

Parágrafo único. Onde não existir sinalização indicadora de velocidade, esta poderá antigir:

I — até 20 km (vinte quilômetros) por hora, nas vias locais;

II — até 40 km (quarenta quilômetros) por hora, nas vias secundárias;

III — até 60 km (sessenta quilômetros) por hora, nas vias preferenciais;

IV — até 80 km (oitenta quilômetros) por hora, nas vias de trânsito rápido.

Art. 41. A velocidade mínima, nas vias preferenciais e de trânsito rápido, não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima para elas estabelecida.

Art. 42. Nenhum veículo poderá transitar em via pública sem haver sido vistoriado na forma deste Regulamento.

§ 1.º A autoridade de trânsito, ao vistoriar o veículo, verificará se dispõe de equipamento obrigatório em perfeito estado e se atende às exigências de segurança.

§ 2.º A vistoria a que se refere este artigo será feita anualmente, por ocasião da renovação da licença, e, em caso de acidente, a critério da autoridade do trânsito.

Art. 43. É proibido o trânsito de veículos cujos aros metálicos tenham botões, tacos, rebordos ou saliências.

§ 1.º A autoridade, com jurisdição sobre a via, poderá permitir que transitem por ela os veículos de que trata este artigo, quando do trânsito não lhe advenha dano.

§ 2.º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos militares.

Art. 44. Nas vias em que o estacionamento for proibido, a parada de veículos, quando permitida, deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque e desembarque de passageiros, carga ou descarga de mercadorias, e realizar-se de modo que não interrompa ou perturbe o trânsito.

Parágrafo único. A parada de que trata este artigo será regulamentada pela autoridade local.

Art. 45. A realização de qualquer ato público, que interfira no trânsito, dependerá de prévia autorização da autoridade de trânsito.

§ 1.º Quando se tratar de ato promovido pelo poder público, sua realização será precedida de comunicação à autoridade de trânsito, cabendo-lhe adotar as medidas de sua competência.

§ 2.º O pedido de autorização ou a comunicação será entregue à autoridade de trânsito 5 (cinco) dias, no mínimo, antes da realização do ato.

§ 3.º Incluem-se entre as providências a cargo da autoridade de trânsito as seguintes, conforme o caso:

I — isolamento da área onde se realizar o ato;

II — desvio de trânsito;

III — alteração dos itinerários das linhas de transporte coletivo;

IV — fixação de áreas de estacionamento;

V — informação das alterações de trânsito ao público, com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas.

§ 4.º A autorização de que trata este artigo será dispensada para os atos de prática habitual, para os quais a autoridade de trânsito, de ofício, adotará as medidas de sua competência.

Art. 46. De acordo com as conveniências de cada local, a autoridade de trânsito poderá:

I — instituir sentido único de trânsito em determinadas vias públicas ou em parte delas;

II — proibir o trânsito de veículos, bem como a passagem ou o trânsito de animais em determinadas vias;

III — estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos neste Regulamento;

IV — fixar áreas de estacionamento;

V — proibir conversões à esquerda ou à direita e de retorno;

VI — determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horários e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e carga e descarga;

VII — permitir, quando devidamente justificados, o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações técnicas;

VIII — permitir estacionamentos especiais, devidamente justificados.

SEÇÃO II

Da Circulação Internacional

Art. 47. O trânsito de veículos licenciados em outro país reger-se-á pelas normas estabelecidas em atos internacionais ratificados pelo Brasil, leis federais e este Regulamento.

Art. 48. O ingresso em território nacional de veículo automotor licenciado em outro país, de propriedade de pessoa residente no exterior, bem como a saída para fins de turismo e retorno de veículo licenciado no Brasil, far-se-á mediante a apresentação do Certificado Internacional para Automóvel, Permissão Internacional para Conduzir e Caderneta de Passagem nas Alfândegas, ressalvado o caso de dispensa em virtude de reciprocidade de tratamento.

§ 1.º O Certificado Internacional para Automóvel e a Permissão Internacional para Conduzir deverão apresentar as características estabelecidas nos convênios firmados pelo Brasil.

§ 2.º A Caderneta de Passagem nas Alfândegas deverá ser originária de entidade internacional de turismo ou automobilismo registrada na Organização das Nações Unidas (ONU) e reconhecida por ato expresso do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 49. A expedição da Permissão Internacional para Conduzir, do Certificado Internacional para Automóveis e da Caderneta de Passagem nas Alfândegas aos residentes no Brasil far-se-á pelos Departamentos de Trânsito ou por entidade idônea autorizada pelo Conselho Nacional de Trânsito, com visto e chancela daqueles órgãos.

§ 1.º Os documentos de circulação internacional serão expedidos com base no Certificado de Registro, licença do veículo e Carteira Nacional de Habilitação, dos quais deverão ser arquivadas fotocópias, para fins de fiscalização.

§ 2.º Os prazos de validade dos documentos mencionados neste artigo serão os estabelecidos nos atos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 3.º As entidades autorizadas a expedir os documentos de circulação internacional manterão livro de registro deles, segundo modelo aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito, para fiscalização das autoridades interessadas.

Art. 50. Compete aos consulados brasileiros examinar e visar a documentação dos veículos automotores em geral, para ingresso no Brasil, expedindo aos interessados guia intransferível para apresentação às autoridades regionais do Departamento de Polícia Federal ao ingressarem, transitarem ou saírem do território nacional.

§ 1.º A guia de que trata este artigo obedecerá ao modelo elaborado pelo Conselho Nacional de Trânsito, e será expedida em 4 (quatro) vias, das quais:

I — a primeira ficará com o interessado, enquanto transitar pelo território nacional, devendo ser recolhida pela repartição aduaneira por onde se registrar a sua saída;

II — a segunda e terceira serão entregues pelo interessado à repartição aduaneira por onde se der o seu ingresso, a qual arquivará a terceira e remeterá a segunda ao Registro Nacional de Veículos Automotores;

III — a quarta arquivar-se-á no consulado expedidor.

§ 2.º A primeira via será remetida ao Registro Nacional de Veículos Automotores pela repartição aduaneira

que o recolher, a qual, não sendo a mesma por onde ingressou, no Brasil, o interessado, a esta comunicará a saída dele.

Art. 51. A autoridade aduaneira do local por onde entrou o veículo, vencido o prazo de permanência dele no território nacional, caso não tenha conhecimento de sua saída, comunicará imediatamente o fato ao Departamento de Polícia Federal.

Art. 52. O veículo automotor introduzido no território nacional por estrangeiro que nele não tenha permanência definitiva não poderá executar serviço a frete nem, a qualquer título, ser alienado ou ter cedido o seu uso.

Parágrafo único. Os veículos pertencentes ao Corpo Diplomático, às repartições consulares de carreira, às representações de organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro e a seus funcionários, e aos peritos de cooperação técnica bilateral que, em virtude de disposições legais ou convencionais, sejam autorizados a importar veículos, com isenção temporária de direitos, poderão ser alienados após decorridos os prazos fixados pelo Ministério das Relações Exteriores e o prévio recolhimento, de todos os tributos devidos à Fazenda Nacional, nos termos do artigo 11 do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966.

Art. 53. Aos veículos licenciados em países do continente americano serão concedidas condições especiais de acesso e trânsito temporário, na forma estabelecida pelo CONTRAN, de acordo com os Ministérios da Fazenda e das Relações Exteriores.

Art. 54. As repartições aduaneiras comunicarão diretamente ao Registro Nacional de Veículos Automotores a entrada e saída de veículos em seus postos.

§ 1.º A comunicação deverá fazer-se dentro do prazo de 10 (dez) dias, a contar da data da entrada ou saída do veículo, atendido o disposto no artigo 51 deste Regulamento.

§ 2.º Não se aplica o disposto neste artigo aos veículos de transporte coletivo e de carga legalmente autorizados.

§ 3.º O Departamento Nacional de Trânsito poderá baixar instruções atinentes ao cumprimento do disposto neste artigo.

SEÇÃO III

Das Provas Desportivas

Art. 55. As provas desportivas, inclusive seus ensaios, só poderão realizar-se em vias públicas mediante prévia licença da autoridade de trânsito com jurisdição sobre elas e autorização da Confederação Brasileira de Automobilismo, ou de entidade a ela filiada.

Parágrafo único. Nos Municípios onde haja autódromos, não serão permitidas provas automobilísticas nas vias públicas.

Art. 56. A concessão da licença para competição desportiva e seus ensaios nas estradas compete ao órgão rodoviário com jurisdição sobre elas.

Art. 57. Para a realização de provas desportivas em via pública, exigir-se-ão caução ou fiança e contrato de seguro em favor de terceiros, contra riscos e acidentes, em valores previamente arbitrados pela autoridade competente, não podendo ser inferiores a 10 (dez) vezes o salário-mínimo vigente na região.

§ 1.º O valor mínimo de que trata este artigo será aumentado para 50 (cinquenta) vezes o salário-mínimo da região, quando se tratar de prova com veículo auto-móvel.

§ 2.º Os valores estabelecidos neste artigo representam a cobertura para cada veículo inscrito.

Art. 58. O pedido de licença, que se deverá apresentar à autoridade de trânsito 60 (sessenta) dias, pelo menos, antes da data prevista para o primeiro ensaio, será instruído com:

- I — exemplar do regulamento da prova;
- II — indicação de itinerário, data, hora de início e duração dos ensaios e da prova;
- III — autorização da Confederação Brasileira de Automobilismo ou de entidade a ela filiada;
- IV — compromisso de:

a) sujeitar-se à caução ou fiança e à realização de seguro em favor de terceiros, nos valores e prazos estabelecidos pela autoridade de trânsito;

b) colocar à disposição da autoridade de trânsito os recursos materiais necessários à segurança do público e dos concorrentes;

c) satisfazer as despesas decorrentes de avisos, sinais e outras providências requeridas pelo policiamento especial.

§ 1.º A autoridade de trânsito, ao despachar o pedido de licença, nos 30 (trinta) dias imediatamente seguintes à sua apresentação, se o deferir, especificará:

- I — valores de caução ou fiança e de seguro em favor de terceiros;
- II — alteração do itinerário dos transportes coletivos, se for o caso;
- III — vias a serem interditadas;
- IV — medidas de segurança cabíveis.

§ 2.º A autoridade de trânsito, 48 (quarenta e oito) horas, no mínimo, antes de cada ensaio e da prova, dará publicidade às conseqüentes alterações de trânsito.

§ 3.º A entidade patrocinadora da prova, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas, fornecerá à autoridade de trânsito a relação dos concorrentes, com a discriminação dos veículos que utilizarão e o número da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão Internacional para Conduzir, conforme o caso.

Art. 59. É vedada a participação de menores de 18 (dezoito) anos em prova desportiva de veículo automotor a realizar-se em via pública.

Parágrafo único. As competições juvenis de menores de mais de 18 (dezoito) anos dependerão de autorização especial do órgão, sob cuja jurisdição estiver subordinada a entidade que as promover, e somente poderão ser realizadas nas condições que o Conselho Nacional de Trânsito estabelecer.

Art. 60. As Confederações Desportivas poderão ser autorizadas a realizar entendimentos com as autoridades alfandegárias, visando a facilitar a entrada ou saída de veículos, seus acessórios e de material a ser usado pelas delegações que participem de competições internacionais.

Art. 61. Excepcionalmente, a autoridade de trânsito poderá autorizar circulação na via pública de veículo que venha participar de prova desportiva.

Parágrafo único. A autorização, que valerá pelo prazo máximo de 5 (cinco) dias, indicará o horário e o itinerário a serem obedecidos.

CAPÍTULO IV

Da Sinalização

Art. 62. Ao longo das vias públicas, haverá, sempre que necessários, sinais de trânsito destinados a orientar condutores e pedestres.

Art. 63. Somente será admitida nas vias públicas a sinalização do trânsito estabelecida neste Regulamento.

Art. 64. A sinalização de trânsito far-se-á por meio de:

- I — placas;
- II — marcas;
- III — luzes;
- IV — gestos;
- V — sons;
- VI — marcos;
- VII — barreiras.

§ 1.º A forma, as cores e as dimensões dos sinais são as constantes do Anexo II deste Regulamento.

§ 2.º A sinalização complementar à prevista neste Regulamento, ou sua alteração, será estabelecida por proposta do Departamento Nacional de Trânsito, cuído o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 65 — O uso de sinais de trânsito obedecerá às seguintes regras gerais:

I — é proibido o emprego, ao longo das vias públicas, de luzes e inscrições que gerem confusão com os sinais de trânsito ou dificultem sua identificação;

II — é proibido afixar sobre os sinais de trânsito ou junto a eles quaisquer legendas que lhes diminuam a visibilidade ou alterem as características;

III — nas estradas, não se permitirá a utilização de qualquer forma de publicidade que possa provocar a distração dos condutores ou perturbar a segurança do trânsito;

IV — todo sinal de trânsito deverá colocar-se em posição que o torne perfeitamente visível ou legível ao dia e à noite, em distâncias compatíveis com a segurança;

V — os pontos de travessia de vias públicas destinadas a pedestres deverão ser sinalizados por meio de marcas;

VI — as portas de entrada e de saída de veículos em garagens particulares e estabelecimentos destinados a oficina, depósito ou guarda de automóveis deverão ser devidamente sinalizadas;

VII — qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via como nas calçadas, deverá ser imediatamente sinalizado;

VIII — nenhuma estrada pavimentada poderá ser entregue ao trânsito enquanto não estiver sinalizada;

IX — os sinais de trânsito, luminosos ou não, deverão ser protegidos contra qualquer obstáculo ou luminosidade capaz de perturbar-lhe a identificação ou visibilidade;

X — a disposição das cores nos sinais luminosos deverá ser uniforme.

Art. 66. Na falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização específica não se aplicarão sanções pela inobservância de deveres ou proibições previstos neste Regulamento, se para sua observância for indispensável a sinalização.

Parágrafo único. A entidade com jurisdição sobre a via pública responde pela falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização.

Art. 67. A fixação de propaganda comercial ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia audiência da autoridade de trânsito.

Art. 68. É responsável pela sinalização de qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via como nas calçadas, a entidade que executa a obra ou com jurisdição sobre a via pública, salvo nos casos fortuitos.

§ 1.º Nenhuma obra a ser executada na via pública, desde que possa perturbar ou interromper o livre trânsito ou ofereça perigo à segurança pública, poderá ser iniciada sem entendimento prévio com a autoridade de trânsito, que determinará, de imediato, as providências necessárias.

§ 2.º A inobservância do disposto neste artigo e seu § 1.º será punida com multa que variará de 1 (uma) a 10 (dez) vezes o salário-mínimo vigente na região, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 3.º Ao servidor público responsável pela inobservância do disposto neste artigo e seu § 1.º aplicar-se-á a pena de suspensão, a qual poderá converter-se em multa, na base de 50% (cinquenta por cento) por dia de vencimento ou remuneração, obrigado, ele, neste caso, a permanecer em serviço.

Art. 69. As placas, quanto à sua função, podem ser:

I — de regulamentação;

II — de advertência;

III — de indicação.

§ 1.º As placas de regulamentação têm por finalidade informar aos usuários de condições, proibições ou restrições no uso da via, o desrespeito das quais constitui infração.

§ 2.º As placas de advertência destinam-se a avisar os usuários da existência e natureza de perigo na via.

§ 3.º As placas de indicação visam a fornecer ao usuário informações úteis ao seu deslocamento.

§ 4.º A redução das dimensões regulamentares das placas somente será permitida em locais cujas peculiaridades a indiquem, e sem prejuízo de sua visibilidade e identificação.

Art. 70. As marcas serão pintadas ou assentadas nas vias ou nas suas margens.

§ 1.º As marcas separadoras de faixa de trânsito em linha contínua indicam proibição de ultrapassagem.

§ 2.º Não havendo sinalização controladora de fluxo de trânsito, onde houver faixa de travessia de pedestre, nenhum veículo poderá cruzá-la pela frente de quem a estiver utilizando.

Art. 71. Os sinais luminosos, quanto à finalidade, serão:

- I — de controle de fluxo de veículos;
- II — de controle de fluxo de pedestres;
- III — de advertência.

§ 1.º Nos sinais luminosos de controle de fluxo de veículos, serão usadas 2 (duas) ou 3 (três) luzes, com as seguintes cores e significações:

- I — verde: trânsito livre (sinal aberto);
- II — amarelo-alaranjada (advertência);
- III — vermelha: parar (sinal fechado).

§ 2.º Os sinais luminosos de 2 (duas) luzes, para o controle do fluxo de veículos, usarão as cores verde e vermelha.

§ 3.º O uso da luz amarelo-alaranjada, isoladamente ou com a luz verde, significa que os veículos deverão deter-se, a menos que já se encontrem na zona de cruzamento ou a distância tal que, ao se acender a luz amarelo-alaranjada, não possa deter-se sem risco para a segurança do trânsito.

§ 4.º O uso da luz vermelha isoladamente ou com a luz amarelo-alaranjada significa ordem de parar.

§ 5.º Nos sinais de 2 (duas) luzes, acendendo-se a luz vermelha, quando ainda acesa a verde, os veículos deverão deter-se, salvo se já se encontrarem na zona de cruzamento ou a distância tal que, ao se acender a luz vermelha, não se possam deter com risco para a segurança do trânsito.

§ 6.º As luzes poderão ser dispostas, horizontal ou verticalmente, devendo porém a vermelha ser colocada à esquerda ou acima da verde e a amarelo-alaranjada, quando usada, entre as outras.

Art. 72. Os indicadores luminosos de mudança de direção de veículo são do uso obrigatório à noite e nos casos de visibilidade reduzida.

Art. 73. Os sinais sonoros executados por buzina, ou aparelho similar de uso autorizado, deverão restringir-se a um toque breve, e somente serão utilizados para advertência.

§ 1.º O uso dos sinais previstos neste artigo, nas vias urbanas, é proibido no período compreendido entre 22 (vinte e duas) horas e 6 (seis) horas.

§ 2.º A autoridade de trânsito poderá estabelecer restrições ao uso de buzina em determinadas áreas, assinalando-as por meio de placas.

Art. 74. Os marcos serão:

I — quilométricos;

II — de obstrução.

§ 1.º Nas estradas pavimentadas, é obrigatório o uso de marco quilométrico em intervalos máximos de 5 (cinco) quilômetros.

§ 2.º Os marcos de obstrução de vias conterão, obrigatoriamente, dispositivo refletor.

Art. 75. A sinalização por barreira será complementada por placas que alertem os condutores para a sua instalação.

Art. 76. Os gestos e apitos obedecerão ao disposto no Anexo II.

CAPÍTULO V

Dos Veículos

SEÇÃO I

Da Classificação e Normas Gerais de Uso

Art. 77. Os veículos classificam-se:

I — quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque e semi-reboque;

II — quanto à espécie:

- a) de passageiros:
 - 1 — bicicleta;
 - 2 — ciclomotor;
 - 3 — motoneta;
 - 4 — motocicleta;
 - 5 — triciclo;
 - 6 — automóvel;
 - 7 — microônibus;

- 8 — ônibus;
 - 9 — bonde;
 - 10 — reboque e semi-reboque;
 - 11 — charrete;
 - b) de carga:
 - 1 — motoneta;
 - 2 — motocicleta;
 - 3 — triciclo;
 - 4 — camioneta;
 - 5 — caminhão;
 - 6 — reboque e semi-reboque;
 - 7 — carroça;
 - 8 — carro de mão;
 - c) misto;
 - d) de corrida;
 - e) de tração:
 - 1 — caminhão-trator;
 - 2 — trator de rodas;
 - 3 — trator de esteiras;
 - 4 — trator misto;
 - f) especial;
- III — quanto à categoria:
- a) oficial;
 - b) missão diplomática, repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
 - c) particular;
 - d) de aluguel.

Art. 78. Todo veículo, para transitar nas vias públicas, deverá oferecer completa segurança e estar perfeitamente equipado, segundo este Regulamento.

Art. 79. Nenhum veículo, ou combinação de veículo de carga, poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1.º Os limites referidos neste artigo serão os aprovados pelo Ministério da Indústria e do Comércio e constarão do Certificado de Registro de Veículo.

§ 2.º O Ministério da Indústria e do Comércio fixará os limites de peso bruto total e a capacidade de tração dos veículos de fabricação estrangeira, obedecido o disposto neste Regulamento.

Art. 80. Nenhum veículo poderá ter modificadas suas características, sem prévia autorização da autoridade do trânsito.

§ 1.º Excetua-se do disposto neste artigo a mudança de motor, a qual, porém, deverá ser comunicada à auto-

ridade de trânsito nos 30 (trinta) dias imediatamente seguintes ao em que se verificar.

§ 2.º Quando se tratar de veículo pertencente a membro do Corpo Diplomático, as modificações serão comunicadas ao Departamento de Trânsito pelo Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores.

Art. 81. As dimensões autorizadas para veículos, com carga ou sem ela, são as seguintes:

I — largura máxima: 2,60m (dois metros e sessenta centímetros);

II — altura máxima: 4,00 m (quatro metros);

III — comprimento total:

a) veículos simples: 12,00m (doze metros);

b) veículos articulados: 16,50m (dezesseis metros e cinqüenta centímetros);

c) veículos com um reboque: 18,00m (dezoito metros).

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito, ouvido o Ministério dos Transportes, fixará os requisitos para a circulação de veículos que, excedendo as dimensões estabelecidas neste artigo, possam obter autorização especial para transitar.

Art. 4.º É assegurado o trânsito, durante os cinco anos que se seguirem à entrada em vigor deste Decreto, aos veículos cujas dimensões excedam, no máximo, 10% (dez por cento) às estabelecidas no artigo 81 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Redação do Decreto n.º
72.752, de 6-9-73.

NOTA 35

Art. 82. São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies das vias públicas:

I — peso bruto total por veículo ou combinação de veículos: 40 (quarenta) toneladas;

II — peso bruto por eixo isolado: 10 (dez) toneladas;

III — peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos em **tandem**, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 17 (dezesete) toneladas;

IV — peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos não em **tandem**, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 15 (quinze toneladas).

§ 1.º Considerar-se-ão eixos em **tandem** 2 (dois) ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2.º Quando, em um conjunto de 2 (dois) eixos, a distância entre os 2 (dois) planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo se considerará como se fosse isolado.

Art. 83. Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

I — se todos os eixos forem dotados de, no mínimo, 4 (quatro) pneumáticos, cada um;

II — se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos isolados dotados de 2 (dois) pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo, fixado no item II do artigo anterior, será reduzido à metade.

Art. 84. Nenhuma combinação de veículos poderá constituir-se de mais de 2 (duas) unidades, incluída a unidade tratora.

Art. 85. Para os veículos ou combinações de veículos, que transportem carga indivisível, e que não se enquadrem nas condições de pesos brutos máximos estabelecidos nos artigos 82 e 83, parágrafo único, deste Regulamento, poderá ser concedida autorização especial, com prazo certo e válido para cada viagem.

§ 1.º O requerimento do interessado especificará, obrigatoriamente, as características do veículo e da carga, o percurso e a data do deslocamento inicial.

§ 2.º A autorização de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da responsabilidade quanto a eventuais danos que os veículos vierem a causar à via pública ou a terceiros.

Art. 86. Os automóveis de aluguel (táxis) sujeitam-se ao regulamento baixado pela autoridade local.

§ 1.º Nos Municípios, cuja população for superior a 100.000 (cem mil) habitantes, os veículos de que trata este artigo adotarão, exclusivamente, o taxímetro como forma de cobrança do serviço prestado, facultada a sua adoção nos demais, a critério da Prefeitura.

§ 2.º Nas localidades em que não seja obrigatório o uso do taxímetro, a autoridade competente fixará as tarifas por hora ou corrida, e obrigará aos condutores dos veículos que portem as respectivas tabelas em lugar visível aos passageiros.

§ 3.º No cálculo das tarifas, considerar-se-ão os custos de operação, manutenção, remuneração do condutor, depreciação do veículo e o justo lucro do capital investido, de forma que se assegure a estabilidade financeira do serviço.

§ 4.º A autoridade competente poderá limitar o número de automóveis de aluguel (táxis), atendida a necessidade da população.

Art. 87. Os veículos de aluguel (táxis), para transportes coletivos, dependerão, para transitar, de concessão, permissão ou autorização da autoridade competente.

§ 1.º Os veículos de que trata este artigo deverão satisfazer às condições técnicas e aos requisitos de higiene, segurança e conforto do público exigidos em lei, regula-

mento ou pelo instrumento ou ato de concessão, permissão ou autorização.

§ 2.º Quando, no Município ou região, não existirem linhas regulares de ônibus, a autoridade competente poderá autorizar, a título precário, que veículo de carga, dotado de coberturas, bancos fixos com encosto, guardas altas de madeira ou corda na carroçaria, após vistoria, transporte passageiros.

Art. 88. A carroçaria dos veículos de transporte de carga deve apresentar-se de modo que evite derramamento da carga nas vias.

Art. 89. Os veículos de transporte de carga e os coletivos deverão conter inscrição de sua tara, ou lotação, em local visível.

Art. 90. É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudo ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo nos de representação pessoal do Presidente da República e dos Presidentes do Senado Federal, Câmara dos Deputados e Supremo Tribunal Federal.

Art. 91. É proibido o uso de quaisquer inscrições ou ornamentos nos pára-brisas e em toda a extensão da parte traseira da carroçaria dos veículos.

SEÇÃO II

Dos Equipamentos

Art. 92. São equipamentos obrigatórios:

- I — dos veículos automotores e ônibus elétricos:
 - a) pára-choques, dianteiro e traseiro;
 - b) protetores das rodas traseiras dos caminhões;
 - c) espelhos retrovisores, interno e externo;
 - d) limpadores de pára-brisa;
 - e) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;
 - f) faroletes e faróis dianteiros de luz branca ou amarela;
 - g) lanternas de luz vermelha na parte traseira;
 - h) velocímetro;
 - i) buzina;
 - j) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do circuito elétrico do veículo;
 - l) extintor de incêndio, para veículos de carga e de transporte coletivo;
 - m) silenciador de ruídos de explosão do motor, exceto para os ônibus elétricos;
 - n) frelos de estacionamento e de marcha, com comandos independentes;
 - o) luz para o sinal "PARE";
 - p) iluminação da placa traseira;

q) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás;

r) cinto de segurança para árvore de transmissão de veículos de transporte coletivo e de carga;

s) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;

t) registrador de velocidade, nos veículos destinados ao transporte de escolares;

II — de reboque e semi-reboque:

a) pára-choque traseiro;

b) protetores das rodas traseiras;

c) lanternas de luz vermelha na parte traseira;

d) freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes, para os de capacidade superior a 750 kg (setecentos e cinquenta quilogramas);

e) luz para o sinal "PARE";

f) iluminação da placa traseira;

g) indicadores luminosos de mudança de direção, atrás;

h) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;

III — de propulsão humana ou tração animal:

a) freios;

b) luz branca ou amarela dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos das mesmas cores.

§ 1.º Dos equipamentos previstos no item I, não se exigirão:

I — aos ciclomotores, motonetas e motocicletas, os previstos nas alíneas a, b, d, e, j, l, q, r e t;

II — aos tratores, os previstos nas alíneas a, b, c, d, e, l, q, r e g.

§ 2.º O automóvel de aluguel (táxi), de duas portas, não poderá possuir o banco dianteiro direito e deverá ter cintos de segurança para os passageiros.

§ 3.º Nenhum veículo poderá ser dotado de equipamento ou acessório de uso proibido pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 4.º O Conselho Nacional de Trânsito poderá fixar especificações para os equipamentos de uso obrigatório, bem como exigir o uso de outros.

SEÇÃO III

Da Identificação

Art. 93. Após vistoriados, registrados e licenciados, os veículos serão identificados por placas, dianteira e traseira, de caracteres correspondentes aos seus respectivos registros.

§ 1.º A forma, cores e demais características das placas são as constantes do Anexo III deste Regulamento.

§ 2.º Os veículos militares serão identificados pelo respectivo distintivo e sistema de registro.

Art. 84. A placa traseira será lacrada à estrutura do veículo, e, sobre ela, afixada uma plaqueta, destacável e substituível em cada exercício, cujas características serão definidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 1.º Os veículos de propriedade da União, dos Estados, dos Municípios, dos Territórios e do Distrito Federal, como os de suas autarquias, não usarão a plaqueta de que trata este artigo.

§ 2.º A plaqueta (Anexo III) variará de cor, de ano para ano, de conformidade com resolução baixada pelo Conselho Nacional de Trânsito até 30 (trinta) de junho do exercício anterior.

Art. 85. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente da República, do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, bem como dos Ministros de Estado, dos Chefes dos Gabinetes Militar e Civil da Presidência da República, dos Chefes do Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas, do Consultor-Geral da República e do Procurador-Geral da República, terão placas com as cores da Bandeira Nacional.

Parágrafo único. Os veículos de representação dos Tribunais Federais, bem como os dos Governadores e Secretários de Estado, dos Presidentes das Assembléias Legislativas e dos Tribunais Estaduais, terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 86. Os veículos de fabricação nacional ou cuja importação, com isenção temporária de direitos, haja sido realizada de conformidade com normas legais ou convencionais, pertencentes às Missões Diplomáticas, às Repartições consulares de carreira, aos organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro e a seus funcionários, e aos peritos de cooperação técnica bilateral, bem como os adquiridos por turistas do exterior, de fabricação nacional, destinados a trânsito temporário no Brasil e exportação, deverão usar placas especiais, a serem estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores.

Art. 87. Os veículos de corrida, embora sujeitos a registro e licenciamento, não usarão placas.

Art. 88. Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas ou de construção ou de pavimentação, para transitarem na via pública, além de se sujeitarem ao licenciamento, deverão usar a placa constante do Anexo III deste Regulamento.

Art. 89. Junto aos bordos das placas de identificação dos veículos, não poderão ser colocados quaisquer emblemas, escudos ou distintivos.

Art. 100. As placas, quando trocadas, serão destruídas, comunicando-se o fato, em sendo o caso, à repartição que houver fornecido as substituídas.

Art. 101. Os automóveis de aluguel (táxis) deverão portar, sobre suas carroçarias, dispositivo que lhes facilite a identificação durante o dia e à noite, aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Redação dada pelo Decreto n.º 72.294, de 24-5-73.

NOTA 36

Art. 102. Os veículos destinados ao transporte coletivo de escolares deverão ter pintada, na traseira e nas laterais de sua carroçaria, em toda a sua extensão, uma faixa horizontal amarela, de 40 cm (quarenta centímetros) de largura, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "Escolar".

Parágrafo único. Os veículos que, sem as características indicadas neste artigo, forem utilizados, eventualmente, no transporte coletivo de escolares, deverão portar uma faixa horizontal branca, removível, que atenda ao dístico e posição referidos.

Art. 103. Os veículos de transporte de inflamáveis, líquidos ou gasosos, de explosivos ou de material fissil, terão pintada em suas carroçarias uma faixa horizontal branca, de 40 cm (quarenta centímetros) de largura, em toda a sua extensão, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "Inflamável", "Explosivo" ou "Material Fissil", conforme o caso, pintado com tinta refletora de cor vermelha, nas laterais e na traseira.

§ 1.º Os veículos que, não apresentando as características mencionadas, venham, eventualmente, a transportar material referido neste artigo, deverão obter autorização prévia da autoridade de trânsito, que será concedida, se neles for colocada faixa branca, removível, na qual serão escritos os dísticos citados nas posições indicadas.

§ 2.º A autorização especial de que trata o parágrafo anterior valerá, apenas, para uma viagem.

Art. 104. Os veículos destinados à aprendizagem terão pintada, em sua carroçaria, uma faixa horizontal amarela, de 20 cm (vinte centímetros) de largura, a meia altura, em toda a sua extensão, com o dístico "Auto-Escola", de cor preta.

Parágrafo único. O veículo eventualmente utilizado para aprendizagem deverá usar, quando servindo a esse fim, uma faixa horizontal branca, removível, com a largura, a posição e o dístico previstos neste artigo.

Art. 105. Os veículos de propriedade da União, Territórios, autarquias federais, sociedades de economia mista em que a União seja acionista majoritária, empresas públicas ou fundações por ela instituídas, excluídos os de representação, terão sua carroçaria pintada de cor preta e uma faixa horizontal de cor branca, a meia altura, de 10 cm (dez centímetros) de largura, em toda a sua extensão.

Parágrafo único. Nas portas dianteiras dos veículos de que trata este artigo, inscrever-se-á o nome da entidade, sua abreviatura ou sigla.

Art. 106. Os veículos particulares ou de repartições públicas que, para efeito de serviços peculiares, necessitarem de identificação por meio de distintivos, escudos ou emblemas poderão portá-los na sua parte interna ou afixados na parte externa da carroçaria.

Art. 107. Os veículos de carga e de transporte coletivo, para indicação de sua altura e largura, deverão apresentar, na parte dianteira, 2 (duas) lâmpadas brancas, foscas, ou amarelas, e, na parte traseira, 2 (duas) de cor vermelha.

Redação dada pelo Decreto n.º 86.688, de 16-1-70.

NOTA 37

Parágrafo único. É proibida a colocação, nos veículos de que trata este artigo, de lâmpadas ou focos refletivos de cores que não as nele previstas.

SEÇÃO IV

Do Registro

Art. 108. Nenhum veículo automotor poderá transitar sem o respectivo Certificado de Registro, expedido de acordo com este Regulamento.

§ 1.º O Certificado de Registro deverá conter características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

§ 2.º O disposto neste artigo aplica-se aos reboques e semi-reboques.

§ 3.º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos militares.

§ 4.º O Certificado de Registro obedecerá ao modelo constante do Anexo IV.

§ 5.º O CONTRAN, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores, estabelecerá as características do Certificado de Registro para os veículos do Corpo Diplomático, o qual será sempre expedido pelo Cerimonial daquela Secretaria de Estado.

Art. 109. Do Certificado de Registro, além do nome do proprietário e seu endereço, deverão constar as seguintes características do veículo: marca, modelo, cor, número do chassi ou do motor, ou o gravado na sua parte menos perecível, classificação e capacidade nominal.

Art. 110. O Certificado de Registro será expedido pelos Departamentos e Circunscrições Regionais de Trânsito, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I — para o registro inicial:

a) nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, se nacional o veículo;

b) documento original expedido pela autoridade aduaneira (4.ª via), se importado o veículo por pessoa ou entidade não-privilegiada;

c) pedido de emplacamento do Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores, do qual constarão o número e data do memorando da alfândega que desembarcou o veículo e ao qual se anexará uma via da portaria de isenção da autoridade aduaneira, se importado o veículo por missões diplomáticas, repartições consulares de carreira, representações de organizações internacionais e seus funcionários, e por peritos de cooperação técnica bilateral que, em virtude de normas legais ou convencionais, sejam autorizados a importar veículo automotor com isenção temporária de tributos;

II — para registros posteriores:

a) o Certificado de Registro anterior;

b) o instrumento comprovador da mudança de propriedade, quando for o caso;

c) documento do Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores, atestando que a transferência de proprie-

dade foi autorizada pelas autoridades competentes, na forma deste Regulamento.

Parágrafo único. O documento referido no item II, "b", será autenticado por tabelião do local onde se operar a translação da propriedade do veículo, exceto em se tratando de nota fiscal.

Art. 111. O Certificado do Registro será expedido em 3 (três) vias, das quais:

I — a primeira se entregará ao proprietário;

II — a segunda se remeterá ao Registro Nacional de Veículos Automotores;

III — a terceira se arquivará na repartição que o expedir.

Art. 112. Todo ato translativo da propriedade de veículo automotor, reboque e semi-reboque implicará a expedição de novo Certificado de Registro.

Parágrafo único. Expedido novo Certificado de Registro de propriedade de veículo, será dada ciência à repartição de trânsito que houver expedido o anterior.

Art. 113. A expedição do Certificado de Registro independe da prova de transcrição do documento de propriedade do veículo no Registro de Títulos e Documentos.

Art. 114. A alteração de qualquer das características do veículo obriga à renovação do Certificado de Registro.

Art. 115. A centralização do controle dos veículos automotores, reboques e semi-reboques e dos Certificados de Registro competirá ao Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito.

Art. 116. Os Departamentos de Trânsito comunicarão ao Registro Nacional de Veículos Automotores as baixas de veículos verificadas nas respectivas jurisdições.

SEÇÃO V

Do Licenciamento

Art. 117. Os veículos automotores, de propulsão humana ou tração animal, reboques e semi-reboques, em trânsito nas vias públicas, estão sujeitos a licenciamento anual no Município de domicílio ou residência de seus proprietários.

§ 1.º O disposto neste artigo aplica-se aos aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza, ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou pavimentação, desde que lhe seja facultado transitar na via pública.

§ 2.º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos militares.

Art. 118. Nenhum veículo automotor, reboque ou semi-reboque poderá ser licenciado sem o correspondente Certificado de Registro.

Art. 119. O veículo cujo número de chassi ou de motor houver sido regravado, sem autorização da repar-

tição de trânsito, somente poderá ser licenciado mediante justificação de sua propriedade.

Art. 120. A licença será expedida pela repartição competente, desde que apresentados os documentos exigíveis e pagos os tributos devidos.

Parágrafo único. Na aplicação do disposto neste artigo observar-se-ão os casos de imunidade e isenção previstos na legislação e nos atos internacionais em vigor.

Art. 121. Por ocasião do licenciamento, os veículos serão vistoriados especialmente para que se verifique se atendem aos requisitos de segurança e dispõem dos equipamentos obrigatórios e em perfeito funcionamento.

Parágrafo único. Além da vistoria, por ocasião do licenciamento anual, a autoridade de trânsito poderá exigir outras.

Art. 122. Os veículos automotores serão registrados, nos Órgãos de Trânsito identificadores, por um registro composto de seis caracteres divididos em dois grupos:

I — primeiro grupo: composto de 2 (dois) caracteres, resultantes do arranjo, com repetição, de 25 (vinte e cinco) letras, duas a duas;

II — segundo grupo: composto de um número de quatro algarismos.

§ 1.º O conjunto dos arranjos do primeiro grupo é o constante do Anexo V do presente Regulamento.

§ 2.º O registro de bicíclis e tricíclis motorizados far-se-á, em cada Município, com a composição de cinco caracteres divididos em dois grupos, a saber:

I — primeiro grupo: composto de 2 (dois) caracteres, resultantes de arranjo, com repetição de 25 (vinte e cinco) letras, duas a duas, conforme Anexo V do presente Regulamento;

II — segundo grupo: composto de um número de três algarismos.

Art. 123. Os veículos novos, para transitarem entre as respectivas fábricas e os Municípios de destino, deverão solicitar ao órgão de trânsito local autorização especial, com prazo de validade de 15 (quinze) dias, prorrogável por motivo de força maior.

§ 1.º A autorização especial será impressa em 3 (três) vias, das quais a primeira e a segunda serão colocadas, respectivamente, no vidro dianteiro (para-brisa), e no vidro traseiro, e a terceira arquivada na repartição de trânsito expedidora.

§ 2.º A autorização especial obedecerá ao modelo constante do Anexo VI.

Art. 124. Ao turista, proveniente do exterior, que adquirir automóvel de fabricação nacional, destinando-o à exportação e trânsito temporário pelo Brasil, conceder-se-á licença especial, válida por 6 (seis) meses, no máximo.

Art. 125. Não se renovará a licença do veículo cujo proprietário seja devedor de multa aplicada pela autoridade de trânsito, ressalvado o caso de haver interposto recurso não julgado.

Redação dada pelo Decreto n.º 66.199, de 12-2-70.

NOTA 38

Redação dada pelo Decreto n.º 69.069, de 19-8-71.

NOTA 39

Art. 126. Em caso de transferência do domínio ou residência do proprietário, é válida, durante o ano de sua expedição, a licença obtida no domínio ou residência anterior.

Art. 127. Fica sujeito às penas da lei o proprietário de veículo que fizer falsa declaração de domicílio ou residência, para efeito de licenciamento.

Art. 128. O licenciamento de veículo em mais de um Município não acarreta a troca da placa nem o uso de mais de uma, que fica proibido.

Parágrafo único. No caso de licenciamento por mudança de domicílio ou de residência, trocar-se-á a placa, destruindo-se a substituída, cientificada a repartição que a houver fornecido.

CAPÍTULO VI

Dos Condutores

SEÇÃO I

Da Classificação

Art. 129. As categorias e classes de condutores de veículos, bem como as condições para aprendizagem, habilitação e autorização para dirigir, são as previstas neste Regulamento.

Art. 130. Os condutores de veículos distribuem-se pelas seguintes categorias:

- I — motorista amador;
- II — motorista profissional;
- III — motociclista;
- IV — motorneiro;
- V — operador;
- VI — ciclista;
- VII — carroceiro e charretista.

Parágrafo único. Os motoristas da categoria dos profissionais dividem-se pelas classes "A", "B" e "C", segundo os veículos que lhes sejam permitido dirigir.

Art. 131. Segundo sua categoria e classe é permitido ao condutor dirigir:

I — motorista amador: automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados da categoria particular;

II — motorista profissional "A": automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados de qualquer categoria;

III — motorista profissional "B": os previstos no item II, mais os caminhões até 6 (seis) toneladas, com ou sem reboque;

IV — motorista profissional "C": qualquer veículo automotor, de passageiros ou carga, ônibus elétrico e caminhão-trator;

V — motociclista: ciclomotores, motonetas, motocicletas de qualquer categoria;

VI — motorneiro: bondes;

VII — operador: trator de rodas, trator de esteira, trator misto e aparelhos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas, de pavimentação ou construção;

VIII — ciclistas: bicicletas e triciclos sem motor;

IX — carroceiro e charretista: carroças, charretes e demais veículos de tração animal.

SEÇÃO II

Da Aprendizagem

Art. 132. Ao que pretender aprender a conduzir veículos automotores, a autoridade de trânsito, observado o disposto neste Regulamento, concederá licença para a aprendizagem em vias públicas.

Parágrafo único. A licença somente será concedida ao candidato à aprendizagem aprovado nos exames previstos no artigo 144, itens I e III, deste Regulamento, os quais serão válidos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir.

Art. 133. A licença para aprendizagem obedecerá ao modelo constante do Anexo VII.

§ 1.º O requerimento de licença será instruído com os documentos referidos no artigo 143.

§ 2.º A licença terá validade por 90 (noventa) dias, podendo renovar-se por igual prazo.

§ 3.º O processo originado do requerimento de licença instruirá o posterior pedido de Carteira Nacional de Habilitação para conduzir.

NOTA 40

Art. 135. A aprendizagem somente poderá realizar-se nas zonas e horários estabelecidos pelas repartições de trânsito, sendo proibida nas estradas.

Art. 136. O aprendiz só poderá conduzir acompanhado pelo condutor responsável por sua instrução.

Parágrafo único. Além do responsável por sua instrução, o aprendiz poderá transportar apenas mais um acompanhante.

Art. 137. O aprendiz encontrado a dirigir desacompanhado do responsável por sua instrução terá a licença cassada, e só poderá obter nova licença decorridos 6 (seis) meses do ato da cassação.

NOTA 41

Art. 138. As escolas de formação de condutores de veículos automotores, para sua organização e funcionamento, sujeitar-se-ão à regulamentação baixada pelo CONTRAN.

Art. 139. Os diretores e instrutores de escolas de formação de condutores de veículos automotores só poderão exercer essas funções após obter certificado de habilitação expedido pelos Departamentos de Trânsito.

Parágrafo único. Para obter o certificado, o interessado deverá satisfazer, especialmente, as seguintes condições:

I — ser motorista profissional, com bons antecedentes profissionais;

II — obter aprovação em exame psicotécnico para fins pedagógicos, feito em entidade oficial ou credenciada;

III — apresentar certidão negativa de débito de multas;

IV — apresentar atestado de bons antecedentes e folha-corrída.

Art. 140. O Conselho Nacional de Trânsito baixará resolução disciplinadora da suspensão e proibição de exercício das funções de diretor e instrutor de escola de formação de condutores de veículos automotores.

SEÇÃO III

NOTA 43

Da Habilitação

Art. 141. Nenhum veículo poderá transitar nas vias públicas sem que seu condutor esteja habilitado ou autorizado, na forma deste Regulamento.

Art. 142. A habilitação para conduzir veículo automotor será apurada mediante os exames previstos neste Regulamento.

Art. 143. O requerimento do candidato será apresentado à autoridade do trânsito com jurisdição no lugar de sua residência, e instruído com:

I — prova de identidade expressamente reconhecida na legislação federal;

II — folha-corrída;

III — atestado de bons antecedentes;

IV — declaração, de próprio púnho, de que sabe ler e escrever;

V — título de eleitor;

VI — prova de estar em dia com o serviço militar;

VII — 2 (duas) fotografias, tamanho 3cm x 4cm.

§ 1.º Dos documentos referidos nos itens I, V e VI deste artigo, o candidato deverá oferecer fotocópias autenticadas, que instruirão o processo de sua habilitação.

§ 2.º Ao liberado condicional e ao que estiver em gozo de suspensão condicional da execução da pena, é facultado habilitar-se, desde que apresentem, o primeiro, atestado do Conselho Penitenciário competente, que esclareça a sua condição de liberado e a natureza do crime por que foi condenado; o segundo, prova de que se encontra em gozo do favor legal.

§ 3.º Ao liberado condicional não se concederá habilitação na categoria profissional, se houver sido condenado pela prática de crime contra os costumes ou o patrimônio.

§ 4.º Não será concedida inscrição a candidato que não souber ler e escrever.

Art. 144. Os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sujeitar-se-ão aos seguintes exames, na ordem em que vão indicados:

I — de sanidade física e mental;

II — psicotécnico, quando exigido neste Regulamento ou em resolução do CONTRAN;

III — escrito ou oral, sobre a legislação de trânsito;

IV — de prática de direção;

V — de conhecimento técnico de veículos, para os que se habilitarem à categoria dos profissionais.

§ 1.º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório.

§ 2.º Os exames de habilitação a cada categoria de condutor e o psicotécnico serão uniformes em todo o País, e obedecerão às normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 3.º A prova de prática de direção deverá realizar-se em veículo da espécie correspondente à categoria ou à classe à qual o candidato estiver habilitando-se.

§ 4.º O veículo utilizado na prova prática de direção deverá ser de câmbio mecânico, ressalvado o caso do artigo 153 deste Regulamento.

Art. 145. As praças das Forças Armadas e Auxiliares, que possuírem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações, dispensar-se-ão, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, os exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles se observem as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. O interessado instruirá o seu requerimento com atestado do Comandante, Chefe ou Diretor da organização militar em que servir, do qual constarão: o número do registro de identificação, naturalidade, nome, filiação, idade e veículo que se habilitou a conduzir.

Art. 146. Os pilotos militares e civis que apresentarem Cartão de Saúde expedido pelo Ministério da Aeronáutica ficam dispensados da prestação dos exames previstos nos artigos 144, I e II, e 158, I, alínea "a", deste Regulamento.

Redação dada pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 43

Art. 147. O exame de sanidade física e mental ficará a cargo de médicos do serviço médico oficial de trânsito ou de médicos por ele credenciados.

Art. 148. Os exames previstos no artigo 144, itens III a V, deste Regulamento serão prestados perante comissão de três (3) membros nomeados pela autoridade de trânsito.

§ 1.º Os membros da comissão examinadora deverão atender ao disposto no artigo 139 deste Regulamento.

§ 2.º A composição da comissão examinadora será renovada anualmente, vedada a recondução dos seus membros pelo prazo de 2 (dois) anos.

Art. 149. Os exames de habilitação dos candidatos inscritos nas Circunscrições Regionais de Trânsito poderão realizar-se perante comissões volantes designadas pelos Departamentos de Trânsito, respeitado o disposto no artigo anterior.

Art. 150. O candidato reprovado em qualquer dos exames referidos no artigo 144 poderá renová-lo, após

15 (quinze) dias, e será dispensado do exame ou exames em que houver sido aprovado.

Art. 151. Quando, no exame de sanidade física ou mental, se apurar inaptidão temporária, será fixado prazo para o candidato submeter-se a novo exame.

Art. 152. Os resultados dos exames serão lavrados, obrigatoriamente, nos processos de habilitação, subscrevendo-os os respectivos examinadores.

Art. 153. Aos portadores de defeitos físicos poderá ser concedida Carteira Nacional de Habilitação, na Categoria de amador, desde que sejam eles ou os veículos devidamente adaptados.

§ 1.º No caso deste artigo, os candidatos deverão submeter-se a exame perante junta médica especial, designada pela autoridade de trânsito.

§ 2.º No exame de prática de direção, os candidatos serão examinados por uma junta de que farão parte um perito examinador, um médico do serviço médico oficial de trânsito e um membro do respectivo Conselho de Trânsito ou, quando for o caso, um representante do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 154. Aos candidatos à condução de veículos de transporte coletivo e de cargas perigosas será exigido exame psicotécnico.

§ 1.º Para efeito deste artigo, o Conselho Nacional de Trânsito definirá as normas dos exames e classificará a periculosidade das cargas.

§ 2.º O candidato reprovado no exame psicotécnico terá direito a novo exame, com a presença de médico do Instituto Nacional de Previdência Social.

Art. 155. Para habilitar-se a dirigir veículos mencionados no artigo anterior, o condutor deverá ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade e 2 (dois) anos de exercício efetivo da profissão.

Art. 156. O Conselho Nacional de Trânsito poderá estender a exigência do exame psicotécnico aos candidatos à habilitação a todas as categorias de veículos automotores.

Art. 157. Para habilitação do condutor de uma categoria ou classe em outra, exigir-se-á, quando for o caso, a complementação de exames.

Art. 158. O exame de sanidade física e mental será revisto:

I — "ex officio":

a) de 4 (quatro) em 4 (quatro) anos, para os condutores até 60 (sessenta) anos de idade, e de 2 (dois) em 2 (dois) anos, para aqueles com idade acima desse limite;

b) quando o condutor condenado por acidente pretender voltar a dirigir;

c) a juízo da autoridade de trânsito, quando o condutor se envolver em acidente grave;

II — a requerimento do interessado.

Art. 159. O condutor, condenado por acidente, para que possa voltar a conduzir, além do exame de sanidade

física e mental, deverá ser submetido a novo exame técnico.

§ 1.º A juízo da autoridade de trânsito, aplicar-se-á o disposto neste artigo ao condutor envolvido em acidente grave.

§ 2.º No caso do parágrafo anterior, a autoridade de trânsito poderá apreender a Carteira Nacional de Habilitação do condutor até a realização dos exames.

Art. 160. O condutor que dirigir veículo automotor com exame de sanidade física e mental vencido terá sua Carteira Nacional de Habilitação apreendida pela autoridade de trânsito, ou seus agentes, mediante recibo, fixando-se o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento dessas exigências legais.

Parágrafo único. Vencido o prazo deste artigo sem que o condutor se submeta ao novo exame e até que o faça, será considerado inabilitado e proibido de dirigir, sujeitando-se, pela desobediência, às penas da lei.

Art. 161. As repartições de trânsito conservarão, por 10 (dez) anos, pelo menos, os processos de habilitação de condutores de veículos automotores.

SEÇÃO IV

Dos Documentos de Habilitação

Art. 162. Ao candidato aprovado em exame de habilitação para conduzir veículo automotor, conferir-se-á a Carteira Nacional de Habilitação, que lhe dará direito a dirigir em todo o território nacional, independentemente de prestação de novo exame, da apresentação de quaisquer documentos não previstos neste Regulamento, e enquanto satisfizer as exigências da legislação federal.

Parágrafo único. A Carteira Nacional de Habilitação obedecerá ao modelo constante do Anexo VIII, e somente poderá trocar-se nos casos previstos neste Regulamento e no de inutilização.

NOTA 44

Art. 163. A nenhum condutor se concederá mais de uma Carteira Nacional de Habilitação, ainda que habilitado em mais de uma categoria, hipótese em que sua Carteira registrará, cumulativamente, as categorias em que está habilitado.

NOTA 45

Art. 164. São competentes para expedir a Carteira Nacional de Habilitação, em nome do Conselho Nacional de Trânsito, e por sua determinação, os Departamentos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Parágrafo único. O Departamento de Trânsito poderá autorizar as Circunscrições Regionais de Trânsito a expedir Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 165. O Conselho Nacional de Trânsito, "ex officio" ou por provocação, poderá cassar a delegação conferida às Circunscrições Regionais de Trânsito que infringirem as normas legais relativas à expedição da Carteira Nacional de Habilitação e ao seu funcionamento.

Parágrafo único. Oferecidas, a seu juízo, garantias de observância das normas legais, o Conselho Nacional de Trânsito revogará o ato de cassação.

Art. 166. A cópia fotostática, a fotocópia e a pública forma da Carteira Nacional de Habilitação não a subs-

tituem para o efeito de comprovar o direito do seu portador a dirigir.

Art. 167. A Carteira Nacional de Habilitação deverá ser substituída periodicamente, coincidindo a substituição com a revalidação do exame de sanidade física e mental.

Art. 168. O Departamento Nacional de Trânsito centralizará o controle e registro de todos os documentos de habilitação para conduzir, expedidos no País, cópia dos quais lhe serão remetidos pelas repartições expedidoras.

Art. 169. As repartições incumbidas da expedição de documento de habilitação para conduzir organizarão e manterão atualizados os correspondentes registros, deles fazendo constar as infrações acaso cometidas pelo condutor, as penalidades a ele aplicadas, revalidações de exame, habilitação em outra categoria, a mudança de domicílio e outras anotações julgadas convenientes.

§ 1.º Do registro do novo domicílio, constarão as anotações feitas no seu domicílio anterior, solicitadas pela repartição de trânsito à sua congênere.

§ 2.º A repartição de trânsito do domicílio anterior remeterá a cópia do registro do condutor à de seu novo domicílio no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento da solicitação.

Art. 170. O condutor que transferir seu domicílio deverá apresentar o documento que o habilita a dirigir, para o fim de registro, na repartição de trânsito do novo domicílio, ou na mais próxima dele, nos 30 (trinta) dias imediatamente seguintes à chegada ao novo domicílio.

Parágrafo único. Anotados os dados constantes do documento de habilitação, no próprio ato de sua apresentação será ele devolvido ao condutor, a quem se oferecerá o comprovante do registro (Anexo IX).

Art. 171. As autoridades de trânsito concederão Autorização para Conduzir (Anexo X):

I — a condutor já habilitado, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, no caso de troca da Carteira Nacional de Habilitação;

II — ao condutor de veículo automotor habilitado em outro país, por prazo não superior a 6 (seis) meses, na forma estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito.

III — ao habilitado a conduzir veículo de propulsão humana ou de tração animal.

§ 1.º

§ 2.º A concessão da Autorização, na hipótese do item IV, obedecerá à regulamentação baixada pelo Conselho Nacional de Trânsito, Conselho Estadual de Trânsito, Conselho Territorial de Trânsito ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal, conforme o caso, e terá validade unicamente local.

§ 3.º Aplica-se à Autorização para Conduzir o disposto no artigo 166 deste Regulamento.

Art. 173. Além da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir, os condutores deverão portar o Certificado de Registro e a licença do veículo.

NOTA 46

NOTA 47

NOTA 48

NOTA 49

NOTA 50

§ 1.º Os condutores profissionais deverão portar, ainda, o comprovante de matrícula no veículo, salvo se "particular" e de sua propriedade.

§ 2.º Os condutores de veículos oficiais portarão, além dos documentos previstos neste artigo, a Carteira funcional, fornecida pelo respectivo órgão de pessoal.

§ 3.º A cópia fotostática e a pública-forma dos documentos referidos neste artigo, exceto da Carteira Nacional de Habilitação, somente os substituem quando registrados nas repartições de trânsito que os emitirem.

§ 4.º Os condutores profissionais de veículo do Corpo Diplomático deverão portar, além do Certificado de Registro, a Carteira Nacional de Habilitação, cartão de Identidade expedido pelo Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores.

Art. 174. Para participar de competições automobilísticas, o condutor deverá possuir, além da Carteira Nacional de Habilitação, documento expedido pela Confederação Brasileira de Automobilismo ou uma de suas filiais.

§ 1.º Aos condutores do exterior, convidados para participar de competições no território nacional, exigirse-á a Permissão Internacional para Conduzir ou a Carteira Nacional de Habilitação.

§ 2.º O Conselho Nacional de Trânsito expedirá instruções especiais à habilitação dos candidatos à participação em competições juvenis.

CAPÍTULO VII

Dos Deveres e Proibições

Art. 175. É dever de todo condutor de veículo:

I — Dirigir com a atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

II — Conservar o veículo na mão de direção e na faixa própria.

Penalidade: Grupo 2.

III — Guardar distância de segurança entre o veículo que dirige e o que segue imediatamente à sua frente.

Penalidade: Grupo 2.

IV — Aproximar o veículo da guia da calçada (meio-fio), nas vias urbanas, para embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 3.

V — Desviar o veículo para o acostamento nas estradas, para embarque ou desembarque de passageiros, e eventual carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Dar passagem, pela esquerda, quando solicitado.

Penalidade: Grupo 3.

VII — Obedecer à sinalização.

Penalidade: Grupo 4.

VIII — Parar o veículo:

a) Sempre que a respectiva marcha for interceptada por outros veículos que integrem cortejos, prêmios, desfiles e formações militares, crianças, pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos que lhes dificultem o andar e cegos, identificados por bengala branca ou por outro processo aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 2.

b) Para dar passagem a veículo precedido de bate-dor, do Corpo de Bombeiros, de socorros médicos e serviços de polícia, quando em missão de emergência e identificados por dispositivos de alarma e de luz vermelha intermitente.

Penalidade: Grupo 3.

c) Antes de transpor linha férrea ou entrar em via preferencial.

Penalidade: Grupo 2.

IX — Fazer sinal regulamentar de braços ou acionar dispositivo luminoso indicador, antes de parar o veículo, reduzir-lhe a velocidade ou mudar de direção.

Penalidade: Grupo 4.

X — Obedecer a horários e normas de utilização da via.

Penalidade: Grupo 4.

XI — Dar preferência de passagem aos pedestres que estiverem atravessando a via transversal na qual vai entrar, aos que ainda não hajam concluído a travessia, quando houver mudança de sinal, e aos que se encontrem nas faixas a eles destinadas, onde não houver sinalização.

Penalidade: Grupo 3.

Quando o pedestre estiver sobre a faixa a ele destinada.

Penalidade: Grupo 2

XII — Nas vias urbanas, deslocar com antecedência o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando tiver de entrar para um desses lados.

Penalidade: Grupo 3.

XIII — Nas estradas onde não houver locais apropriados para a operação de retorno, ou para entrada à esquerda, parar o veículo no acostamento, à direita, onde aguardará oportunidade para cruzar a pista.

Penalidade: Grupo 2.

XIV — Nas vias urbanas, executar a operação de retorno somente nos cruzamentos ou nos locais para isso determinados.

Penalidade: Grupo 4.

XV — Colocar-se com seu veículo à disposição das autoridades policiais devidamente identificadas, quando por elas solicitado para evitar fuga de delinquentes, ou em casos de emergência.

Penalidade: Grupo 4.

XVI — Prestar socorro a vítimas de acidente.

Penalidade: Grupo 3.

XVII — Portar e, sempre que solicitado pela autoridade de trânsito ou seus agentes, exibir os respectivos documentos de habilitação, de licenciamento e outros que forem exigidos por lei ou regulamento.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo até apresentação dos documentos exigidos.

XVIII — Entregar, contra-recibo, à autoridade de trânsito ou seus agentes, qualquer documento dos exigidos no item anterior, para averiguação de autenticidade.

Penalidade: Grupo 4.

XIX — Acatar as ordens emanadas das autoridades.

Penalidade: Grupo 4.

XX — Manter as placas de identificação do veículo em bom estado de legibilidade e visibilidade, iluminando a placa traseira à noite, quando em movimento.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — Quando transitar nas vias providas de iluminação pública, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizar o farol baixo, desde o por do sol até o amanhecer.

Penalidade: Grupo 3.

XXII — Nas estradas, sob chuva, neblina ou cerração, manter acesas as luzes externas do veículo.

Penalidade: Grupo 3.

XXIII — Transitar em velocidade compatível com a segurança:

a) Diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres.

Penalidade: Grupo 2.

b) Nos cruzamentos não sinalizados, quando não estiver circulando em vias preferenciais.

Penalidade: Grupo 2.

c) Quando houver má visibilidade.

d) Quando a pista de rolamento apresentar-se escorregadia.

e) Ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio).

f) Nas curvas de pequeno raio.

g) Nas estradas cuja faixa de domínio não esteja cercada, ou quando, às suas margens, houver habitação, povoados, vilas ou cidades.

h) A aproximação de animais da pista.

i) Quando se aproximar de tropas militares, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles.

Penalidade: de c a i: Grupo 3.

Art. 176. É dever do condutor do veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 175:

I — Usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança, ao descer vias com declive acentuado.

Penalidade: Grupo 2.

II — Atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.

Penalidade: Grupo 3.

III — Tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

IV — Trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

V — Transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.

Penalidade: Grupo 1.

Art. 177. É dever do condutor de automóvel de aluguel (táxi), além dos constantes do artigo 175:

I — Tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

II — Trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

III — Receber passageiros no seu veículo, salvo se se tratar de pessoas perseguidas pela polícia, ou pelo clamor público, sob acusação de prática de crime, ou quando se tratar de pessoa embriagada ou em estado que permita prever venha a causar danos ao veículo ou ao condutor.

Penalidade: Grupo 4.

Art. 178. É dever do pedestre:

I — Nas estradas, andar sempre em sentido contrário ao dos veículos e em fila única, utilizando, obrigatoriamente, o acostamento, onde existir.

II — Nas vias urbanas, onde não houver calçadas ou faixas privativas a ele destinadas, andar sempre à esquerda da via, em fila única, e em sentido contrário ao dos veículos.

III — Somente cruzar a via pública na faixa própria, obedecendo à sinalização.

IV — Quando não houver faixa própria, atravessar a via pública perpendicularmente às calçadas e na área de seu prolongamento.

V — Obedecer à sinalização.

Art. 179. Os condutores de motocicletas e similares devem:

I — Observar o disposto no artigo 175.

II — Conduzir seus veículos pela direita da pista junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, mantendo-se em fila única, quando em grupo, sempre que não houver faixa especial a eles destinada.

Penalidade: Grupo 3.

Parágrafo único. Estendem-se aos condutores de veículos de propulsão humana e aos de tração animal os mesmos deveres deste artigo.

Art. 180. Os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares só poderão transitar por estradas quando usarem capacete de segurança.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo, até que satisfaça a exigência.

Art. 181. É proibido a todo condutor de veículo:

I — Dirigir sem estar devidamente habilitado ou autorizado na forma prevista neste Regulamento.

Penalidade: Grupo 1.

II -- Entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou que estiver com sua Carteira apreendida ou cassada.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação.

III -- Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e do veículo.

IV — Desobedecer ao sinal fechado ou à parada obrigatória, prosseguindo na marcha.

Penalidade: Grupo 2.

V — Ultrapassar pela direita bonde em ponto regulamentar de embarque e desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Transitar pela contramão de direção, exceto para ultrapassar outro veículo e unicamente pelo espaço necessário para esse fim, respeitada a preferência do veículo que transita em sentido contrário.

Penalidade: Grupo 2.

VII — Ultrapassar pela contramão outro veículo nas curvas e aclives sem visibilidade suficiente, bem como nos cruzamentos e nas passagens de nível.

Penalidade: Grupo 2.

VIII — Ultrapassar outro veículo em pontes, viadutos ou túneis, exceto quando se tratar de duas pistas separadas por obstrução física.

Penalidade: Grupo 2.

IX — Ultrapassar outro veículo em movimento nos cortes.

Penalidade: Grupo 4.

X — Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.

Penalidade: Grupo 3.

XI — Ultrapassar pela contramão veículos parados em fila, junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruza-

mentos ou qualquer impedimento à livre circulação, salvo com a permissão da autoridade ou seus agentes.

Penalidade: Grupo 2.

XII — Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro.

Penalidade: Grupo 2.

XIII — Transitar em marcha-à-ré, salvo na distância necessária para pequenas marchas.

Penalidade: Grupo 4.

XIV — Transitar em sentido oposto ao estabelecido para determinada via, desde que devidamente sinalizada.

Penalidade: Grupo 2.

XV — Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 3.

XVI — Transitar em velocidade superior à permitida para o local.

Penalidade: Grupo 2.

XVII — Executar a operação de retorno, ainda que nos locais permitidos, com prejuízo da livre circulação dos demais veículos ou da segurança, bem como nas curvas, aclives e declives.

Penalidade: Grupo 2.

XVIII — Disputar corrida por espírito de emulação.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e dos veículos.

XIX — Promover ou participar de competições esportivas com veículo na via terrestre sem autorização expressa da autoridade competente e sem as medidas acauteladoras da segurança pública.

Penalidade: Grupo 1 (cinco vezes) e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e do veículo.

XX — Transitar com o veículo em velocidade reduzida, em faixa inadequada ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — Dirigir:

- a) fora da posição correta;
- b) usando apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais de braço ou mudar a marcha de câmbio, ressalvados os casos previstos no artigo 153;
- c) com o braço pendente para fora do veículo;
- d) calçado inadequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

XXII — Fazer uso da luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

Penalidade: Grupo 3.

XXIII — Alterar as cores e o equipamento dos sistemas de iluminação, bem como a respectiva localização determinada neste Regulamento.

Penalidade: Grupo 2 e apreensão do veículo para regularização.

XXIV — Transitar com os faróis altos ou desregulados, de forma a perturbar a visão dos condutores que transitarem em sentido oposto.

Penalidade: Grupo 2.

XXV — Usar a buzina:

- a) à noite, nas áreas urbanas;
- b) nas áreas e nos períodos em que esse uso for proibido pela autoridade de trânsito;
- c) prolongada e sucessivamente, a qualquer pretexto;
- d) quando, sem necessidade e como advertência prévia, possa esse uso assustar ou causar males a pedestres ou a condutores de outros veículos;
- e) para apressar o pedestre na travessia da via pública;
- f) a pretexto de chamar alguém ou, quando se tratar de veículo a frete, para angariar passageiros;
- g) ou equipamento similar com som ou frequência em desacordo com as estipulações do Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XXVI — Usar, indevidamente, aparelho de alarma ou que produza sons ou ruídos que perturbem o sossego público.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização

XXVII — Usar descarga livre, bem como silenciadores de explosão do motor insuficientes ou defeituosos.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

XXVIII — Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação de prática de crime.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação.

XXIX — Efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação.

XXX — Transitar com o veículo:

- a) Produzindo fumaça em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

- b) Com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios ou com sua falta.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

Redação dada pelo Decreto n.º 55.262, de 2-10-69.

NOTA 51

c) Com deficiência de freios.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

d) Sem nova vistoria depois de reparado em consequência de acidente grave.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo para vistoria.

e) Com carga excedente da lotação e fora das dimensões regulamentares, sem autorização especial.

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo para regularização.

f) Como transporte de passageiros, se se tratar de veículo de carga, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 2 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e do veículo.

g) Derramando na via pública combustíveis ou lubrificantes, assim como qualquer material que esteja transportando ou consumindo.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

h) Com registrador de velocidade viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

i) Em locais e horários não permitidos.

Penalidade: Grupo 4.

j) Com placa ilegível ou parcialmente encoberta.

Penalidade: Grupo 4.

l) Sem estar devidamente licenciado.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo até que satisfaça a exigência.

m) Com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

n) Sem a sinalização adequada, quando transportando carga de dimensões excedentes ou que ofereça perigo.

Penalidade: Grupo 3 e retenção para regularização.

o) Com falta de inscrição da tara de lotação, quando se tratar de veículos destinados ao transporte de carga ou coletivo de passageiros.

Penalidade: Grupo 4.

p) Em mau estado de conservação e segurança.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

XXXI — Dirigir o veículo sem acionar o limpador de pára-brisa durante a chuva.

Penalidade: Grupo 4.

XXXII — Conduzir pessoas, animais ou qualquer espécie de cargas nas partes externas do veículo, exceto em casos especiais e com permissão da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIII — Transportar carga arrastando-a.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIV — Realizar reparos em veículos na pista de rolamento.

Penalidade: Grupo 3.

XXXV — Rebocar outro veículo com corda ou cabo metálico, salvo em casos de emergência, a critério da autoridade de trânsito ou de seus agentes.

Penalidade: Grupo 3.

XXXVI — Retirar, sem prévia autorização da autoridade competente, o veículo do local do acidente com ele ocorrido, e do qual haja resultado vítima, salvo para prestar socorro de que esta necessite.

Penalidade: Grupo 2.

XXXVII — Falsificar os selos da placa ou plaqueta do ano, de identificação do veículo.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo.

XXXVIII — Fazer falsa declaração de domicílio ou residência para fins de licenciamento ou de habilitação.

Penalidade: Grupo 2.

XXXIX — Estacionar o veículo:

a) Nas esquinas, a menos de três metros do alinhamento das construções da via transversal, quando se tratar de automóvel de passageiros, e a menos de dez metros, para os demais veículos.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

b) Afastado da guia de calçada (meio-fio).

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

c) Junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água e poços de visita de galeria subterrânea.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

d) Sobre a pista de rolamento das estradas.

Penalidade: Grupo 1 e remoção.

e) Nos acostamentos das estradas, salvo por motivo de força maior, a critério da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

f) Em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade competente.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

g) Nos viadutos, pontes e túneis.

Penalidade: Grupo 2 e remoção.

h) Ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

i) A porta de templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

j) Onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada para entrada ou saída de veículos.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

l) Nas calçadas e sobre faixas destinadas a pedestres;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

m) Sobre a área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

n) Em aclives ou declives, sem estar o veículo engrenado, além de freado, e, ainda, quando se tratar de veículo pesado, também com calço de segurança.

Penalidade: Grupo 3.

o) Na contramão de direção.

Penalidade: Grupo 4.

p) Em local e horário não permitidos.

Penalidade: Grupo 3.

q) Junto aos pontos de embarque ou desembarque de coletivos, devidamente sinalizados.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

r) Sobre o canteiro divisor de pistas de rolamento, salvo onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

§ 1.º Além do estacionamento, a parada de veículos é proibida nos casos compreendidos nas alíneas a, b, d, f, g, m, o, e r e onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 4.

§ 2.º No caso previsto na alínea n, é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 182. Quando, por motivo de força maior, um veículo não puder ser removido da pista de rolamento ou dever permanecer no respectivo acostamento, o condutor deverá colocar a sinalização de forma que os demais sejam prevenidos do fato.

§ 1.º Igual medida de segurança deverá ser adotada pelo condutor quando a carga, ou parte dela, cair sobre a via pública e desta não puder ser retirada imediatamente, constituindo risco para o trânsito.

§ 2.º Nos casos previstos neste artigo e no § 1.º, o condutor deverá, à noite, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizar-se de outro meio que torne visível o veículo ou a carga derramada sobre a pista em distância compatível com a segurança de trânsito.

§ 3.º É proibido abandonar sobre a pista de rolamento todo e qualquer objeto que haja sido utilizado para assinalar a permanência do veículo ou carga, nos termos deste artigo.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 183. É proibido aos condutores de veículos de transporte coletivo, além do disposto nos artigos 181 e 182:

I — dirigir com a respectiva vistoria vencida;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

II — dirigir com excesso de lotação;

Penalidade: Grupo 3.

III — conversar, estando com o veículo em movimento;

Penalidade: Grupo 4.

IV — dirigir com defeito em qualquer equipamento obrigatório ou com sua falta;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

V — dirigir sem registrador de velocidade, ou com defeito no mesmo, quando estiver transportando escolares;

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo.

VI — descer rampas íngremes com o veículo desengrenado;

Penalidade: Grupo 2.

Parágrafo único. O disposto no item VI deste artigo estende-se aos condutores de veículos com mais de seis toneladas e que transportem inflamáveis, explosivos e outros materiais perigosos.

Art. 184. É proibido ao condutor de automóvel de aluguel (táxi), além do que dispõe o artigo 181:

I — violar o taxímetro;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e do veículo.

II — cobrar acima da tabela;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação.

III — retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação.

IV — dirigir com excesso de lotação;

Penalidade: Grupo 3.

Art. 185. É proibido ao pedestre:

I — permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II — cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes ou túneis, salvo onde exista permissão;

III — atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV — utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V — andar fora da faixa própria, onde esta exista.

CAPÍTULO VIII

Das Infrações e Penalidades

Art. 186. Considera-se infração a inobservância de qualquer preceito da legislação de trânsito ou de resolução do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 187. O responsável pela infração fica sujeito às seguintes penalidades:

I — advertência;

II — multa;

III — apreensão do documento de habilitação;

IV — cassação do documento de habilitação;

V — remoção do veículo;

VI — retenção do veículo;

VII — apreensão do veículo.

§ 1.º Quando o infrator praticar, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as penalidades a elas cominadas.

§ 2.º A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento não exonera o infrator das cominações civil e penal cabíveis.

§ 3.º O ônus decorrente da remoção ou apreensão do veículo recairá sobre seu proprietário, ressalvados os casos fortuitos.

§ 4.º O disposto neste artigo não se aplica aos membros do Corpo Diplomático, cujas infrações serão comunicadas pelo Departamento de Trânsito ao Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores, para as providências cabíveis.

Art. 188. A advertência será aplicada:

I — verbalmente, pelo agente da autoridade de trânsito, quando, em face das circunstâncias, entender involuntária e sem gravidade infração punível com multa classificada nos grupos 3 e 4;

II — por escrito, quando, sendo primário o infrator, decidir a autoridade de trânsito nela transformar multa prevista para a infração.

Parágrafo único. A advertência verbal será, obrigatoriamente, comunicada à autoridade de trânsito pelo seu agente, por escrito.

Art. 189. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos:

Grupo 1 — as que serão punidas com multa de valor entre 50% (cinquenta por cento) e 100% (cem por cento) do salário-mínimo vigente na região;

Grupo 2 — as que serão punidas com multa de valor entre 20% (vinte por cento) e 50% (cinquenta por cento) do salário-mínimo vigente na região;

Grupo 3 — as que serão punidas com multa de valor entre 10% (dez por cento) e 20% (vinte por cento) do salário-mínimo vigente na região;

Grupo 4 — as que serão punidas com multa de valor entre 5% (cinco por cento) a 10% (dez por cento) do salário-mínimo vigente na região.

§ 1.º Os excessos aos limites de peso fixados neste Regulamento serão punidos com multa de 5% (cinco por cento) do maior salário-mínimo vigente no País, por 200kg (duzentos quilogramas) ou frações de excesso.

§ 2.º A multa será aplicada em dobro, quando houver reincidência na mesma infração, dentro do prazo de um ano.

Art. 190. Sem prejuízo da multa fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 kg (mil quilogramas) por eixo isolado ou 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas) por conjunto de eixos, somente poderá prosseguir viagem após descarregar o excesso.

Art. 191. As multas são aplicáveis a condutores e proprietários de veículos de qualquer natureza e impostas e arrecadadas pela repartição com jurisdição sobre a via onde haja ocorrido a infração.

Art. 192. Sempre que a segurança do trânsito o recomendar, o CONTRAN poderá estabelecer multas para pedestres e proprietários ou condutores de veículos de propulsão humana ou tração animal.

Parágrafo único. O valor das multas a que se refere este artigo não poderá ser superior, para os pedestres, a 1% (um por cento) do salário-mínimo vigente na região e a 3% (três por cento) dele, para os demais.

Art. 193. O pagamento da multa não exonera o infrator de cumprir as disposições deste Regulamento e das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 194. O infrator terá o prazo de 30 (trinta) dias para pagamento da multa que lhe for aplicada.

§ 1.º O valor das multas decorrentes de infrações verificadas em rodovias poderá ser pago no ato da autuação.

§ 2.º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior aos motoristas que dirijam veículos licenciados em Município diferente daquele onde ocorrer a infração.

§ 3.º O Conselho Nacional de Trânsito disciplinará o processo de arrecadação de multas decorrentes de infrações verificadas em localidades diferentes da do licenciamento do veículo ou de habilitação do condutor.

Art. 195. As multas impostas a condutores de veículos pertencentes ao serviço público federal, estadual, municipal e às autarquias deverão comunicar-se aos respectivos órgãos para o desconto nos seus vencimentos em folha de pagamento, e serão recolhidas em favor da repartição de trânsito autuadora, exceto nos casos de recurso ou de pagamento no ato da autuação (art. 194).

Art. 196. A autoridade de trânsito, levando em conta os antecedentes do condutor, poderá converter em advertência a primeira multa decorrente de infração dos Grupos 3 e 4.

Art. 197. O Conselho Nacional de Trânsito fixará, para os Estados, Distrito Federal e Territórios, por pro-

posta dos respectivos Conselhos, o valor das multas de que trata este Regulamento.

Art. 198. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com multa igual a 5% (cinco por cento) do salário-mínimo vigente na região.

Art. 199. A apreensão do documento de habilitação far-se-á quando o condutor:

I — entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou que estiver com sua Carteira Nacional de Habilitação apreendida ou cassada;

II — dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza, devidamente comprovada;

III — disputar corrida por espírito de emulação;

IV — promover competições esportivas com veículo na via pública, ou dela participar, sem autorização expressa da autoridade competente, e sem as medidas acau-teladoras da segurança pública;

V — der fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime;

VI — utilizar o veículo de carga como transporte de passageiros, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito;

VII — violar o taxímetro do automóvel de aluguel (táxi), cobrar acima da tabela, retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

VIII — utilizar o veículo para prática de crime;

IX — for multado por três vezes no período de 1 (um) ano por infrações compreendidas no Grupo 2;

X — publicamente, mostrar-se incontinenti e de proceder escandaloso;

XI — dirigir o veículo de categoria ou espécie para a qual não estiver habilitado ou autorizado;

XII — dirigir com exame de saúde vencido, até que seja aprovado em novo exame;

XIII — efetuar transporte remunerado em veículo não licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente;

XIV — envolver-se em acidente grave, caso em que se dará a critério da autoridade de trânsito e até à renovação do exame de sanidade física e mental.

§ 1.º Nos casos de apreensão do documento de habilitação, a suspensão do direito de dirigir dar-se-á por prazo de um a doze meses, levando-se em conta a gravidade da infração, as circunstâncias em que foi cometida e os antecedentes do infrator como condutor.

§ 2.º A apreensão do documento de habilitação far-se-á contra recibo e somente após a decisão da autoridade de trânsito, que deverá ser fundamentada.

§ 3.º O agente da autoridade de trânsito só poderá apreender documento de habilitação antes da decisão referida no parágrafo anterior quando suspeitar de sua

autenticidade, e no caso em que o condutor esteja a dirigir com o exame de sanidade física e mental vencido.

§ 4.º A notificação ao infrator far-se-á por via postal, sob registro e, quando ignorado o seu endereço ou paradeiro, por edital.

§ 5.º Nos casos dos itens I, II, III, V, VII, VIII, XI e XII o agente da autoridade de trânsito deverá diligenciar a apresentação do condutor à autoridade policial competente, a fim de que resolva sobre a apuração da conseqüente responsabilidade penal.

Art. 200. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I — quando o condutor, estando com o documento apreendido, for encontrado dirigindo;

II — quando a autoridade de trânsito comprovar que o condutor dirigia em estado de embriaguez ou sob o domínio de substância tóxica, após duas apreensões pelo mesmo motivo;

III — quando o condutor deixar de preencher as condições exigidas em lei ou regulamento para a direção de veículos.

Parágrafo único. Aplica-se à cassação do documento de habilitação o disposto no § 2.º, segunda parte, do artigo anterior.

Art. 202. A remoção do veículo dar-se-á, obrigatoriamente, quando estacionado:

I — nas esquinas, a menos de 3 (três) metros do alinhamento de construção da via transversal, quando se tratar de automóvel de passageiro, e a menos de 10 (dez) metros, para os demais veículos;

II — afastado da guia da calçada (meio-fio);

III — junto ou sobre os hidrantes de incêndio, registro de água e poços de visita de galerias subterrâneas, devidamente sinalizados;

IV — sobre a pista de rolamento das estradas;

V — nos acostamentos das estradas, salvo por motivo de força maior;

VI — em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade de trânsito;

VII — nos viadutos, pontes, túneis, salvo quando houver autorização;

VIII — ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão;

IX — à porta de templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente;

X — onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada para entrada ou saída de veículos;

XI — nas calçadas e sobre as faixas destinadas a pedestres;

XII — sobre área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal;

XIII — junto aos pontos de embarque ou desembarque de coletivos, devidamente sinalizados;

NOTA 52

XIV — sobre canteiros separadores de pista de rolamento, salvo onde haja sinalização específica.

Art. 203. A retenção do veículo dar-se-á quando:

I — o condutor deixar de portar ou exibir à autoridade de trânsito ou seus agentes os documentos exigidos por lei ou regulamento;

II — tratando-se de motocicletas, motonetas ou similares, os condutores e passageiros transitarem por estradas desprovidos de capacete de segurança;

III — o condutor usar indevidamente aparelho de alarma ou que produza sons ou ruídos que perturbem o sossego público;

IV — o veículo que transitar:

a) produzindo fumaça;

b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios ou com sua falta;

c) com deficiência de freios;

d) com a carga excedente à autorizada ou fora das dimensões regulamentares, sem autorização especial, observado o disposto no art. 190 deste Regulamento;

e) derramando, na via pública, combustíveis ou lubrificantes, assim como qualquer material que esteja transportando ou consumindo;

f) sem registrador de velocidade ou com defeito, nele se transportando escolares;

g) sem a sinalização adequada, se transportando carga de dimensões excedentes ou que ofereça perigo;

h) com descarga livre, bem como com o silenciador de explosão do motor insuficiente ou defeituoso;

V — conduzindo pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, exceto em casos especiais, com permissão da autoridade de trânsito;

VI — transportar carga, arrastando-a.

§ 1.º Conforme o caso, não sendo possível sanar prontamente a causa da retenção do veículo, a autoridade de trânsito, a seu critério, promoverá a remoção dele ou permitirá que a realize o condutor.

§ 2.º Aplicar-se-á à retenção do veículo, no que couber, o disposto no art. 205.

Art. 204. A apreensão do veículo dar-se-á quando:

I — ordenada judicialmente;

II — expirado o prazo de sua permanência no País, se licenciado no estrangeiro;

III — o seu condutor for encontrado em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;

IV — o seu condutor disputar corrida por espírito de emulação;

V — utilizado em competições esportivas na via pública, realizadas sem autorização expressa da autoridade competente, e sem as medidas acauteladoras da segurança pública;

VI — transitar sem nova vistoria, depois de reparado, em consequência de acidente grave;

VII — de carga, for empregado no transporte de passageiros, sem autorização da autoridade de trânsito;

VIII — não estiver devidamente licenciado ou registrado;

IX — alterada a sua cor ou outra característica, sem autorização da autoridade de trânsito;

X — transitar em mau estado de conservação e segurança;

XI — tiver falsificados os selos da placa ou da plaqueta;

XII — estiver com o taxímetro violado;

XIII — de transporte coletivo, transitar com a vistoria vencida.

Art. 205. A apreensão do veículo não se dará enquanto estiver transportando passageiro, carga perecível ou passível de causar dano à segurança pública.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplicará em caso de risco à segurança de pessoas ou dano à via ou à sinalização.

Art. 206. Satisfeitas as exigências legais e regulamentares, os veículos retidos, removidos ou apreendidos serão imediatamente liberados.

Art. 207. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores, ou a ambos, conforme o caso.

Parágrafo único. Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas, concomitantemente, as penalidades de que trata a legislação de trânsito, toda vez que houver responsabilidade solidária na infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um, de per si, pela falta em comum que lhes for atribuída.

Art. 208. Ao proprietário, caberá sempre a responsabilidade por infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito de veículo na via pública, conservação e inalterabilidade de suas características e fins, matrícula de seus condutores, quando exigida, e outras disposições que deva observar.

Art. 209. Aos condutores, caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos por eles praticados na direção dos veículos.

Parágrafo único. No caso de não ser possível identificar o condutor infrator, a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veículo.

Art. 210. As infrações de trânsito serão notificadas mediante talões numerados e preenchidos no ato pelo agente da autoridade de trânsito.

Parágrafo único. Sempre que possível, o agente da autoridade de trânsito deverá apresentar o talão ao infrator, para assinatura como prova do recebimento da notificação.

CAPÍTULO IX

Da Junta Administrativa de Recursos de Infrações

Art. 211. As autuações por infrações previstas neste Código serão julgadas pela autoridade competente para aplicação de penalidades nele inscritas.

Art. 212. Junto a cada repartição competente para aplicar penalidade por infração de trânsito, funcionará uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI).

Parágrafo único. Quando e onde for necessário, a União, os Estados, os Territórios e o Distrito Federal poderão criar mais de uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

Art. 213. Compõe-se a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, além do Presidente, de:

- I — um representante de repartição de trânsito;
- II — um representante dos condutores.

§ 1.º O Presidente será indicado pelo Conselho de Trânsito do Estado, Território ou Distrito Federal.

§ 2.º O Presidente das Juntas, criadas para funcionar junto ao órgão rodoviário federal, será indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 3.º O Presidente, o representante da repartição de trânsito e o dos condutores terão um suplente, cuja nomeação obedecerá ao exigido para a dos membros efetivos.

§ 4.º O representante dos condutores e seu suplente serão escolhidos dentre nomes indicados por entidades locais que congreguem condutores profissionais ou amadores, por solicitação do Governador, ou, no Distrito Federal, do Prefeito, sendo que o efetivo e seu suplente não poderão pertencer à mesma categoria.

§ 5.º Não poderá ser nomeado membro de junta quem o for do Conselho de Trânsito do respectivo Estado ou Território e Distrito Federal.

Art. 214. Os recursos apresentados à Junta Administrativa de Recursos de Infrações serão distribuídos, alternadamente, aos seus 3 (três) membros, como relatores, e, salvo motivo justo, julgados na ordem cronológica de sua interposição, assegurada preferência, porém, aos que discutam cassação ou apreensão do documento de habilitação para conduzir.

Art. 215. O funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações obedecerá a este Regulamento e ao seu Regimento Interno.

Parágrafo único. O Regimento Interno da Junta Administrativa de Recursos de Infrações será aprovado pelo respectivo Chefe do Poder Executivo.

CAPÍTULO X

Dos Recursos

Art. 216. Cabe recurso:

I — das decisões do Conselho Nacional de Trânsito, para o Ministro da Justiça;

II — das decisões dos Conselhos Estaduais, Territoriais e do Distrito Federal, exceto das que versam sobre aplica-

ção de penalidade por infração de trânsito, para o Conselho Nacional de Trânsito;

III — das decisões da Junta Administrativa de Recursos de Infrações, para:

a) o Conselho Nacional de Trânsito, nos casos de cassação, de apreensão de documentos de habilitação por mais 6 (seis) meses;

b) o Conselho Nacional de Trânsito, Conselho Estadual de Trânsito do Distrito Federal ou Conselho Territorial de Trânsito, conforme a hipótese nos demais casos;

IV — das decisões da autoridade de trânsito que aplique penalidade a proprietário ou condutor de veículo:

a) para o Conselho Nacional de Habilitação, por mais de 6 (seis) meses;

b) para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, nos demais casos.

Art. 217. O recurso interpor-se-á mediante petição apresentada à autoridade recorrida, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial, ou do conhecimento, por qualquer modo, pelo infrator.

§ 1.º O recurso não terá efeito suspensivo e somente será admitido, no caso de aplicação de multa, feita a prova no prazo de interposição de depósito do valor correspondente.

§ 2.º A autoridade recorrida remeterá o recurso ao órgão julgador dentro de 10 (dez) dias úteis subseqüentes à sua apresentação e, se o entender intempestivo, assinalará o fato do despacho de encaminhamento.

Art. 218. O recurso deverá ser julgado dentro do prazo de 30 (trinta) dias.

Parágrafo único. Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade competente para fazê-lo, de ofício ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 219. As decisões do Ministro da Justiça são irrecuráveis.

Art. 220. Provido o recurso pela Junta, de sua decisão poderá recorrer a autoridade de trânsito.

Art. 221. No julgamento de recurso pelos Conselhos e pela Junta Administrativa de Recursos de Infrações, não será admitida sustentação oral.

CAPÍTULO XI

Disposições Gerais e Transitórias

Art. 222. As repartições de trânsito, as incumbidas de conceder, permitir ou autorizar serviços de transporte coletivo e os órgãos rodoviários, até o dia 15 (quinze) de cada mês, fornecerão aos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal os elementos necessários ao levantamento da estatística prevista neste Regulamento.

Art. 223. Os Conselhos de Trânsito remeterão ao DENTRAN, anualmente, os dados necessários ao levantamento geral da estatística do trânsito.

Art. 224. O DENTRAN, anualmente, encaminhará ao IBGE os dados estatísticos coletados em todo o território nacional.

Art. 225. O DENTRAN, ouvido o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, baixará normas para a uniformização, em todo o território nacional, da coleta, tabulação e análise de dados estatísticos de interesse do trânsito, fixando os modelos a serem utilizados.

Art. 226. As repartições de trânsito e as encarregadas de perícia de acidentes utilizarão, para relatório de estatística de acidentes, o modelo-padrão aprovado pelo DENTRAN.

Art. 227. A estatística do trânsito levantar-se-á, especialmente, em atenção aos acidentes e infrações, e de modo que defina as suas causas e conseqüências.

Art. 228. Pelo menos uma vez por ano, o Conselho Nacional de Trânsito realizará campanha educativa de trânsito em todo o território nacional com a colaboração de todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. Nos Estados, Territórios e Distrito Federal, a elaboração e supervisão da execução do programa a ser desenvolvido durante a campanha nacional educativa de trânsito ficará a cargo dos respectivos Conselhos.

Art. 229. O Ministério da Educação e Cultura promoverá a divulgação de noções de trânsito nas escolas de ensino médio e elementar, segundo programas estabelecidos de acordo com o DENTRAN.

Art. 230. Nenhum condutor elétrico, ou cabo destinado a suportar ou fixar qualquer objeto, poderá atravessar ou tangenciar via pública, sem que ofereça a devida segurança e obedeça à altura estabelecida pela autoridade com jurisdição sobre ela.

Art. 231. Os veículos, ainda que licenciados em mais de um Município, terão Certificado de Registro e placa únicos.

Art. 232. A baixa de veículo automotor será comunicada, obrigatoriamente, ao Departamento de Trânsito:

I — pelo proprietário;

II — pela autoridade policial ou aduaneira que conhecer do fato acarretador dela;

III — pelo adquirente de veículos irrecuperáveis ou destinados à desmontagem.

Art. 233. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar socorro pronto e integral à vítima.

Parágrafo único. A autoridade policial que, na via pública ou estabelecimento hospitalar, primeiro tiver ciência do acidente, no caso deste artigo, anotará a identidade do condutor e o convidará a comparecer à repartição policial competente nas 24 (vinte e quatro) horas imediatamente seguintes.

Art. 234. A Carteira Nacional de Habilitação tem fé pública e vale como documento de identidade.

Art. 235. As autoridades que apreenderem documentos ilegalmente fornecidos pelas repartições de trânsito

comunicarão o fato ao Departamento Nacional de Trânsito.

Art. 236. Os modelos de documentos de que trata este Regulamento poderão ser alterados pelo Conselho Nacional de Trânsito, com aprovação do Ministro da Justiça, quando o emprego de novas técnicas o justificar.

Redação dada pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 53

Art. 237. No Distrito Federal, o registro, o licenciamento e o emplacamento de veículos competirão à Prefeitura.

Art. 238. Os estabelecimentos onde se executarem reforma ou recuperação de veículos e os que compreendem ou desmontem veículos, usados ou não, ficam 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 pelo Departamento de Trânsito.

§ 1.º Os livros indicarão:

- I — data da entrada do veículo no estabelecimento;
- II — nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;
- III — data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;
- IV — nome, endereço e identidade do comprador;
- V — características do veículo constantes do seu Certificado de Registro;
- VI — número da placa de experiência.

§ 2.º Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termos de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto no segundo todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.

§ 3.º A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem, assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes.

§ 4.º As autoridades de trânsito e as policiais terão acesso aos livros, sempre que o solicitarem, não podendo porém retirá-los do estabelecimento.

§ 5.º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude no realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista no artigo 198 deste Regulamento, independente das demais cominações legais cabíveis.

Art. 239. A fiscalização dos limites de peso far-se-á ao longo das rodovias, com a utilização de balanças fixas ou móveis.

Art. 240. É facultado, aos órgãos sob cuja jurisdição se encontrem as rodovias, reduzir os limites constantes dos artigos 82 e 83, parágrafo único, em função de suas condições específicas, mediante aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvido o Ministério dos Transportes.

Art. 241. O Ministério dos Transportes será ouvido nos casos de alteração dos limites de peso e dimensões estabelecidos neste Regulamento.

Art. 242. Os débitos dos proprietários e condutores de veículos decorrentes da falta de pagamento ou recolhimento, na data devida, de multas impostas por infração a dispositivos do Código Nacional de Trânsito ou deste Regulamento, que não forem efetivamente liquidadas no trimestre civil em que deveriam ter sido pagas, terão o seu valor atualizado monetariamente, em função das variações do poder aquisitivo da moeda nacional, atendidas as normas legais sobre a correção monetária dos débitos fiscais.

Art. 243. As entidades patronais e profissionais a que se referem os artigos 6.º e 14 deste Regulamento são aquelas reconhecidas pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social como representantes das respectivas categorias.

Art. 244. Aos membros do Conselho Nacional de Trânsito, quando em serviço, proporcionarão os órgãos da Administração do Trânsito todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes dados que solicitarem permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços.

Art. 245. Durante os dois primeiros anos de vigência deste Regulamento, dispensar-se-á aos veículos de que tratam os seus artigos 102, 103, 104 e 105 a satisfação das exigências relativas a cor e pintura da faixa, ficando obrigados, porém, ao uso dos disticos previstos nos três primeiros artigos.

Art. 246. Fica assegurado o trânsito, durante os 5 (cinco) anos imediatamente seguintes à entrada em vigor deste Regulamento, aos veículos cujas dimensões excedam, no máximo, de 10% (dez por cento) às estabelecidas no artigo 81.

Art. 247. Será tolerado o excesso de 1 (uma) tonelada, relativamente aos limites máximos fixados no artigo 82, itens II, III e IV, durante o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da publicação deste Regulamento.

Parágrafo único. Tolerar-se-á também, em igual prazo, um excesso de 10% (dez por cento) sobre os limites previstos no artigo 79.

Art. 248. Até 30 de junho de 1968, não se exigirá o uso dos equipamentos obrigatórios previstos neste Regulamento, mas não reclamados pela legislação anterior, bem como do dispositivo de que cuida o seu artigo 101.

Art. 249. Os atuais documentos de registro ou propriedade de veículos automotores adotados no País deverão ser substituídos pelo Certificado do Registro, no prazo de três anos, contados da data da publicação do Código Nacional de Trânsito.

Art. 250. A exigência do Certificado de Registro para o licenciamento de veículos somente se fará após o terceiro ano de vigência deste Regulamento, ressalvado o disposto no artigo seguinte.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não impede às repartições de trânsito a expedição do Certificado de Registro durante o prazo nele previsto.

Art. 251. Após a instalação do Registro Nacional de Veículos Automotores, nenhum veículo novo poderá ser licenciado sem o correspondente Certificado de Registro.

Art. 252. Nos três primeiros anos de vigência do Código Nacional de Trânsito não se exigirá o registro de veículo automotor pelo número de chassis.

Art. 253. Somente até 31 de dezembro de 1970, será permitido o uso das placas adotadas anteriormente à vigência do Código Nacional de Trânsito.

§ 1.º Logo que se aparelhem para tanto, as repartições de trânsito poderão exigir a troca das placas atualmente em uso, pelas previstas neste Regulamento.

§ 2.º Aqueles que pretenderem a troca das placas do ano de 1970 deverão requerê-la à repartição de trânsito até 30 de junho de 1969.

§ 3.º Os que não observarem o disposto no parágrafo anterior, para licenciarem os seus veículos no exercício de 1970, deverão apresentar as placas novas que farão executar à própria custa.

§ 4.º A partir da vigência deste Regulamento será permitido ao proprietário de veículo, que o desejar, providenciar a confecção e colocação das novas placas, por conta própria.

§ 5.º No caso de não haver ocorrido a substituição das placas atuais pelas previstas neste Regulamento, a licença fornecida no exercício de 1969 indicará o número das placas em uso no veículo e os caracteres das que portará obrigatoriamente, no ano de 1971.

Art. 254. A exigência do exame psicotécnico prevista no artigo 156 deste Regulamento somente poderá fazer-se onde a repartição de trânsito estiver aparelhada para realizá-lo.

Art. 255. A exigência do certificado de que trata o artigo 139, para o exercício das funções de diretor ou instrutor de escola de formação de condutores e de examinador de trânsito, somente se fará após o segundo ano de publicação do Código Nacional de Trânsito.

Art. 256. Aplica-se o disposto no artigo 148, § 2.º, deste Regulamento aos que estiverem exercendo as funções de examinador de trânsito quando de sua entrada em vigor, contando-se, para os seus efeitos, o tempo anterior de exercício delas.

Art. 257. A troca das atuais Carteiras de Habilitação pela do Anexo VIII deste Regulamento somente se fará a partir de 1.º de julho de 1968.

§ 1.º Após a data prevista neste artigo, os condutores que renovarem o exame de sanidade física e mental e os candidatos aprovados em exame de habilitação para conduzir receberão a Carteira Nacional de Habilitação, segundo modelo do Anexo VIII.

§ 2.º As repartições de trânsito, após 1.º de julho de 1968, a seu juízo, poderão exigir a troca das Carteiras fora dos casos previstos no parágrafo anterior, segundo os critérios que estabelecerem, respeitado o prazo de validade do último exame de sanidade física e mental periódico, a que se submeterem os condutores.

Art. 258. Na troca das atuais Carteiras de Habilitação dos motoristas profissionais, observar-se-á o seguinte:

- I — registrar-se-á, nas novas carteiras, a habilitação na classe A, relativamente a todos os condutores, salvo hipótese da letra seguinte;

II — registrar-se-á a habilitação na classe B ou C, conforme o caso, desde que satisfaçam o disposto nos artigos 154 e 155 deste Regulamento.

Art. 259. As atuais Carteiras de Habilitação, após a sua troca pela do Anexo VIII, serão destruídas pela repartição de trânsito.

Parágrafo único. Quando a Carteira trocada houver sido expedida por outra repartição, a que fornecer a nova a ela comunicará a troca e destruição.

Art. 260. O condutor que possuir mais de uma Carteira Nacional de Habilitação deverá, nos 120 (cento e vinte) dias imediatamente seguintes à entrada em vigor deste Regulamento, entregar a ou as excedentes à autoridade de trânsito de seu domicílio ou residência.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito, com relação às Carteiras que lhe forem entregues, procederá como previsto no artigo anterior.

Art. 261. O Conselho Nacional de Trânsito, dentro do prazo de 90 (noventa) dias, contados da publicação deste Regulamento, disciplinará o controle de fornecimento da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 262. A primeira constituição do Conselho Nacional de Trânsito com a composição que lhe prescreve o artigo 6.º deste Regulamento deverá levar-se a termo nos 60 (sessenta) dias imediatamente seguintes à sua publicação.

Art. 263. O Ministro da Justiça poderá determinar que passem a ter exercício, no Departamento Nacional de Trânsito, funcionários lotados noutros órgãos do Ministério, bem como requisitar, para nele servirem, enquanto não organizado seu quadro de pessoal, funcionários de outros Ministérios ou de autarquias federais.

Parágrafo único. As requisições de que trata este artigo não acarretarão aos funcionários a perda de vencimentos, direitos e vantagens inerentes aos cargos de que forem titulares.

Art. 264. Este Regulamento entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1968; 147.º da Independência e 80.º da República. — Luis Antônio da Gama e Silva.

A N E X O S

- I — Conceitos e definições;
- II — sinais de trânsito;
- III — placas de identificação de veículos e plaquetas;
- IV — certificado de registro de veículos;
- V — caracteres de registro de veículos;
- VI — licença para trânsito de veículos;
- VII — licença para aprender a conduzir;
- VIII — Carteira Nacional de Habilitação;
- IX — registro da Carteira Nacional de Habilitação;
- X — autorização para conduzir veículo.

ANEXO I

Automóvel: veículo automotor de passageiros, com capacidade para até 8 (oito) pessoas, exclusive o condutor; também chamado "carro de passeio".

Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, cujo condutor dirige em posição montada.

Bonde: veículo de tração elétrica, que se move sobre trilhos.

Caminhão: veículo automotor destinado ao transporte de carga superior a 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas).

Caminhão-Trator: veículo automotor destinado a tração ou arrastar outro.

Camioneta: veículo automotor destinado ao transporte de carga até 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas); também chamada caminhoneta.

Carro-de-Mão: veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

Carroça: veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

Catadióptrico: dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos.

CETRA: Conselho Estadual de Trânsito.

Charrete: veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

Ciclomotor: bicicleta dotada de motor.

CONTETRA: Conselho Territorial de Trânsito.

CONTRA: Conselho Nacional de Trânsito.

CONTRADIFE: Conselho de Trânsito do Distrito Federal.

DETRA: Departamento Nacional de Trânsito.

Estacionamento: Parada de veículos por tempo superior ao necessário para embarque e desembarque de pessoas ou carga e descarga de mercadoria.

JARI: Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

Microônibus: veículo automotor; transporte coletivo com capacidade para até 20 (vinte) passageiros.

Misto: veículo automotor destinado ao transporte de carga e passageiros.

Motocicleta: veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição montada.

Motoneta: veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

Ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 (vinte) passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

Reboque: veículo de um ou mais eixos, que se move tração por veículo automotor.

RENAVAM: Registro Nacional de Veículo Automotor.

Semi-Reboque: veículo de um ou mais eixos traseiros, que se move articulado e apoiado na sua unidade tratora.

Trânsito: utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para os fins de circulação, parada e estacionamento.

Trator: veículo automotor construído para realizar trabalhos agrícolas, de construção ou pavimentação, e tracionar outros veículos ou equipamentos.

Triciclo: veículo de propulsão humana ou automotor dotado de 3 (três) rodas.

Veículo Articulado: composição de duas unidades, sendo a primeira um caminhão-trator e a segunda um semi-reboque.

Veículo Conjugado: composição de duas unidades, sendo a primeira um veículo automotor e, a segunda, um reboque ou equipamento de trabalho agrícola, construção ou pavimentação.

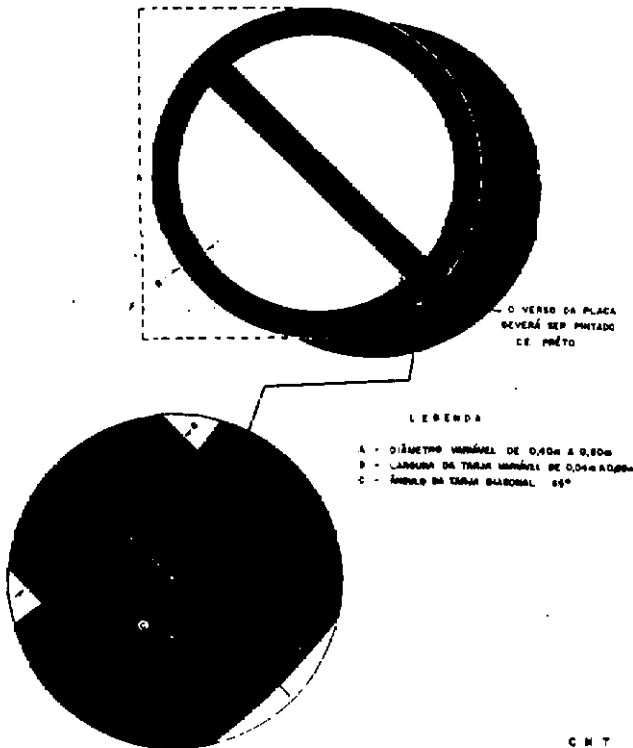
Via Pública: rua, avenida, estrada, logradouro, caminho, ou passagem aberta ao trânsito.

ANEXO II SINALIZAÇÃO

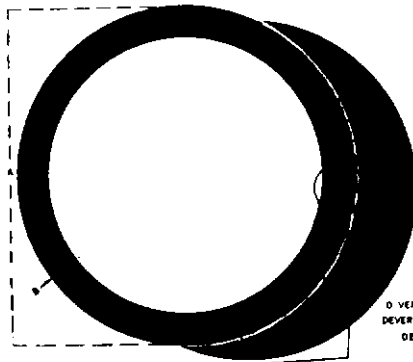
1. PLACAS

1.A. DE REGULAMENTAÇÃO

PLACAS DE REGULAMENTAÇÃO
(PROIBIÇÃO)



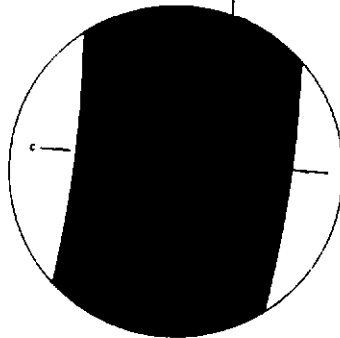
PLACAS DE REGULAMENTAÇÃO



O VERSO DA PLACA
DEVERÁ SER PINTADO
DE PRETO

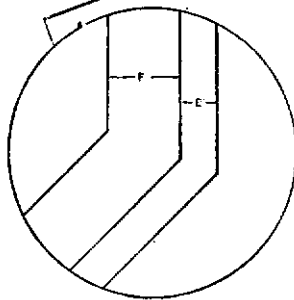
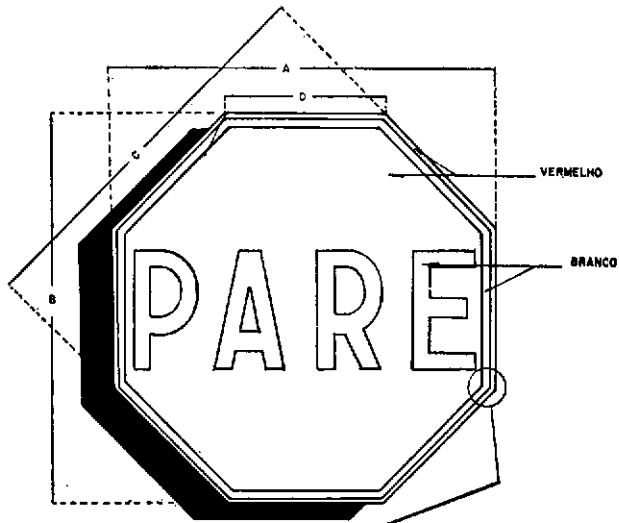
LEGENDA

- A - DIÂMETRO VARIÁVEL DE 0,40m A 0,80m
- B - LARGURA DA TARJA VARIÁVEL DE 0,04m A 0,08m



C N T
REGULAMENTO

PARADA OBRIGATÓRIA

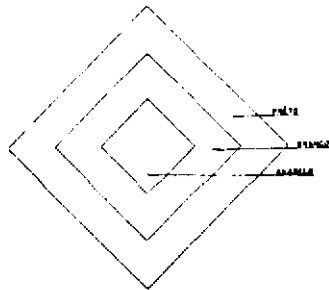


CNT
REGULAMENTO

LEGENDA

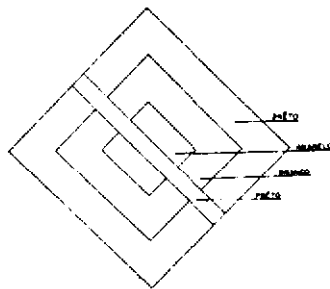
A - COMPRIMENTO	0,80
B - ALTURA	0,80
C - LARGURA "X"	0,80
D - LARGURA "Y"	0,32
E - LARGURA DA TARJA VERMELHA	0,01
F - LARGURA DA TARJA BRANCA	0,02

INICIO DE VIA PREFERENCIAL



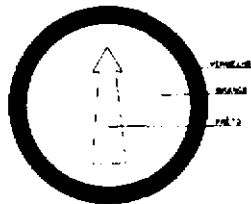
C N T
REGULAMENTO

TÉRMINO DE VIA PREFERENCIAL



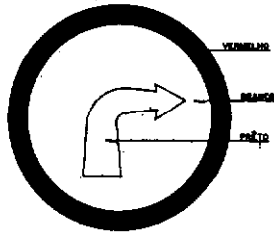
C N T
REGULAMENTO

SENTIDO OBLIGATORIO



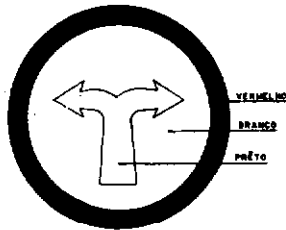
C N T
REGULAMENTO

SENTIDO OBRIGATÓRIO



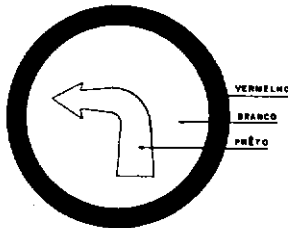
C N T
REGULAMENTO

SENTIDO OBRIGATÓRIO



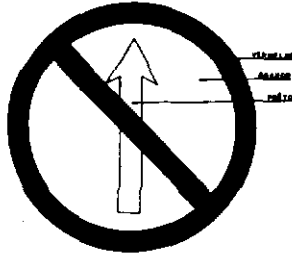
C N T
REGULAMENTO

SENTIDO OBRIGATÓRIO



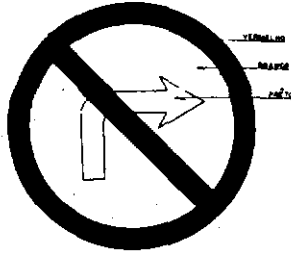
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO TRANSITAR NO SENTIDO INDICADO



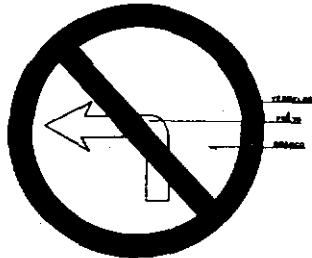
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO DOBRAR À DIREITA



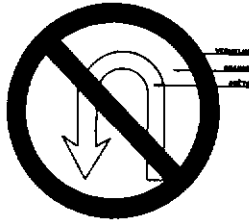
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO DOBRAR À ESQUERDA



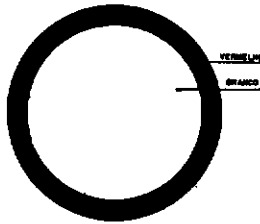
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO RETORNAR



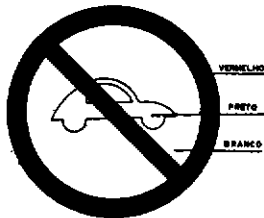
C N T
REGULAMENTO

TRÁNSITO PROIBIDO



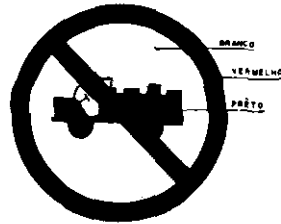
C N T
REGULAMENTO

TRÁNSITO PROIBIDO A AUTOMÓVEIS



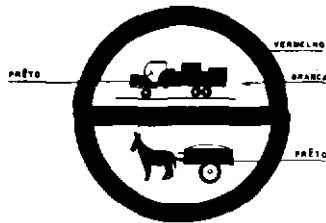
C N T
REGULAMENTO

TRÂNSITO PROIBIDO A CAMINHÕES



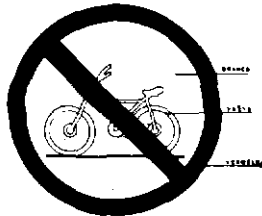
C N T
REGULAMENTO

TRÂNSITO PROIBIDO A CAMINHÕES E CARROÇAS



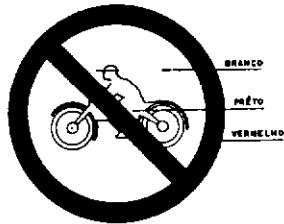
C N T
REGULAMENTO

TRÂNSITO PROIBIDO A BICICLETAS



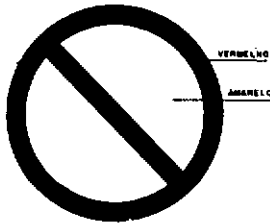
C N T
REGULAMENTO

TRÂNSITO PROIBIDO A MOTOCICLETAS



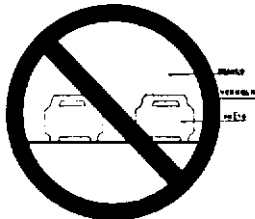
C N T
REGULAMENTO

PARADA PROIBIDA



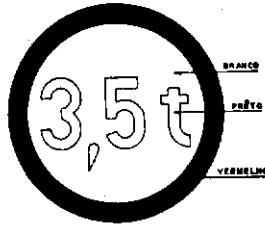
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO ULTRAPASSAR



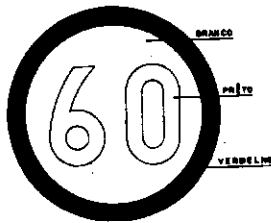
C N T
REGULAMENTO

TOMELASEM MÁXIMA PERMITIDA



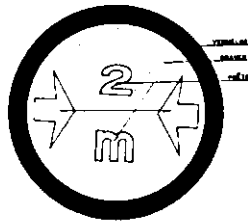
C N T
REGULAMENTO

VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA



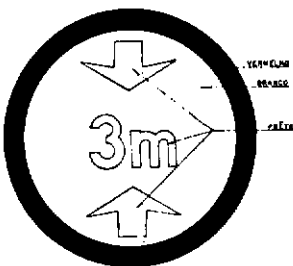
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO TRANSMITAR VEÍCULO COM LARGURA SUPERIOR A 2m



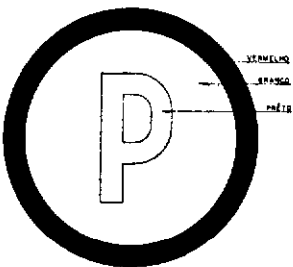
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO TRANSITAR VEÍCULO COM ALTURA SUPERIOR A 3m



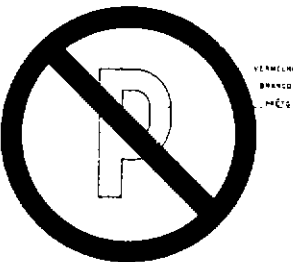
C N T
REGULAMENTO

ESTACIONAMENTO PERMITIDO

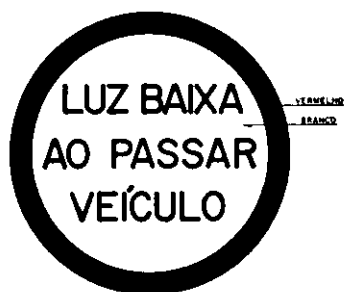


C N T
REGULAMENTO

ESTACIONAMENTO PROIBIDO

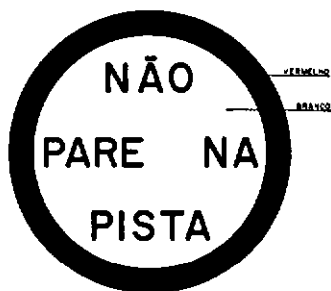


C N T
REGULAMENTO



VERMELHO
BRANCO

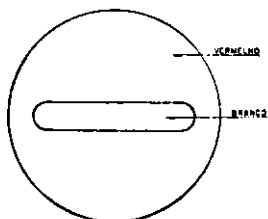
C N T
REGULAMENTO



VERMELHO
BRANCO

C N T
REGULAMENTO

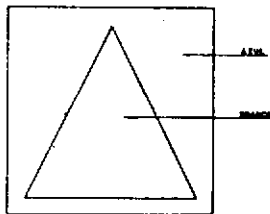
CONTRAMÃO



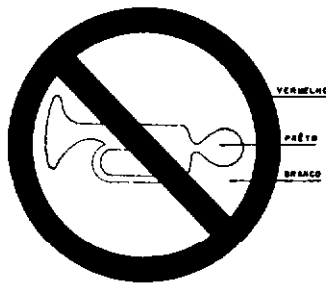
VERMELHO
BRANCO

C N T
REGULAMENTO

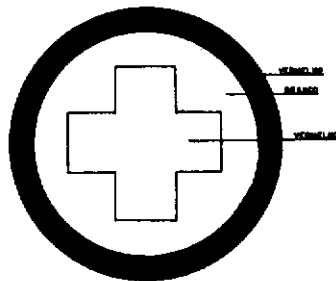
DEVAGAR - ATENÇÃO

C N T
REGULAMENTO

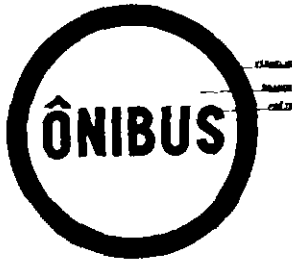
PROIBIDO BUZINAR

C N T
REGULAMENTO

HOSPITAL - SILÊNCIO

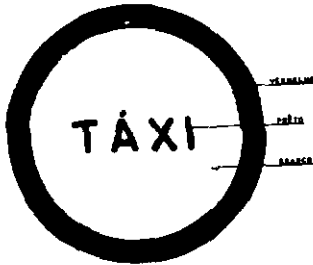
C N T
REGULAMENTO

PARADA DE ÔNIBUS



C N T
REGULAMENTO

PARADA DE TÁXI



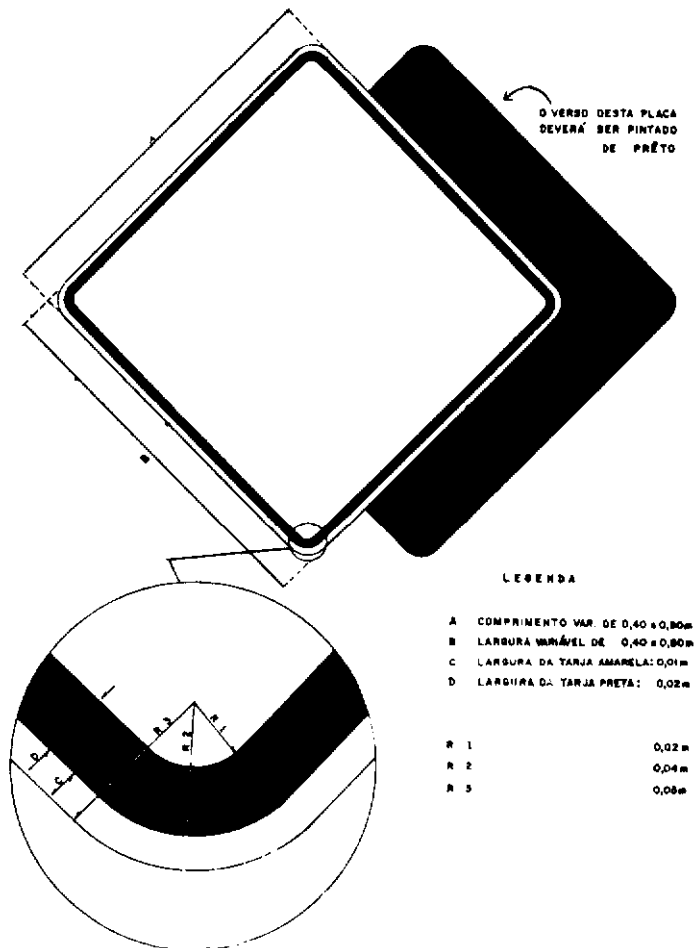
C N T
REGULAMENTO

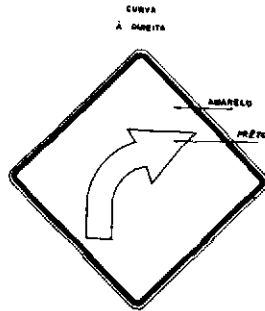
PARADA DE CAMINHÕES



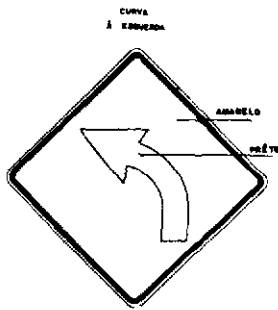
C N T
REGULAMENTO

1-B. DE ADVERTÊNCIA
PLACAS DE ADVERTÊNCIA

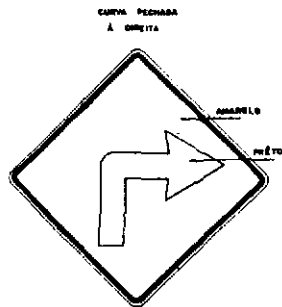




CNT
REGULAMENTO

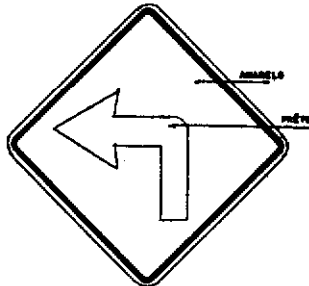


CNT
REGULAMENTO



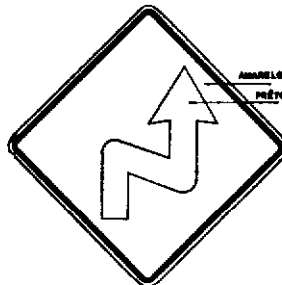
CNT
REGULAMENTO

CURVA FECHADA
À ESQUERDA



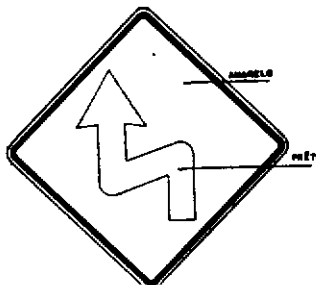
CNT
REGULAMENTO

CURVA REVERSA
PRIMEIRA À DIREITA



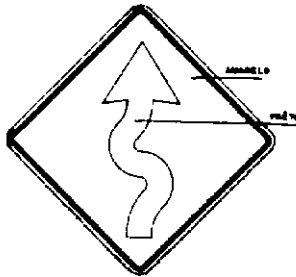
CNT
REGULAMENTO

CURVA REVERSA
PRIMEIRA À ESQUERDA



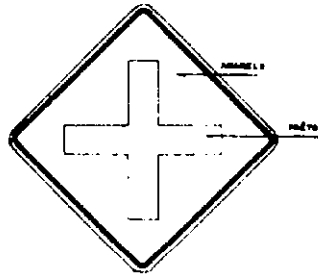
CNT
REGULAMENTO

VIA TORTUOSA



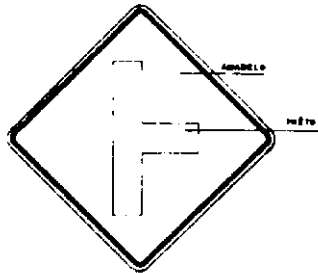
C N T
REGULAMENTO

OBSTACULO



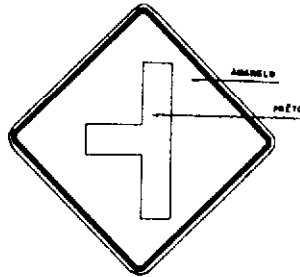
C N T
REGULAMENTO

ENTRONCAMENTO DESPREZADO
A DIREITA



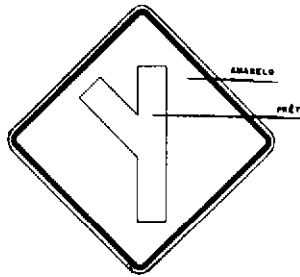
C N T
REGULAMENTO

ENTRONCAMENTO PERPENDICULAR
À ESQUERDA



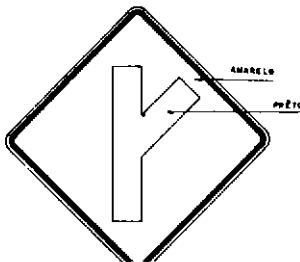
C N T
REGULAMENTO

ENTRONCAMENTO OBLÍQUO À ESQUERDA



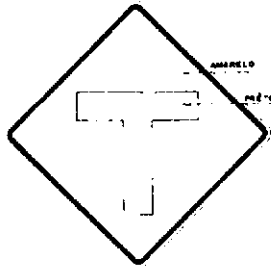
C N T
REGULAMENTO

ENTRONCAMENTO OBLÍQUO À DIREITA



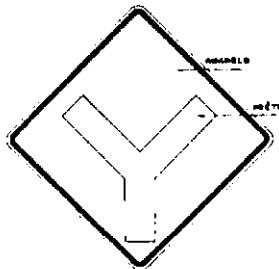
C N T
REGULAMENTO

TERMO DA VIA



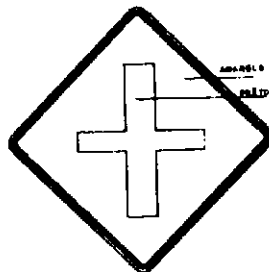
C N T
REGULAMENTO

BRANQUELO



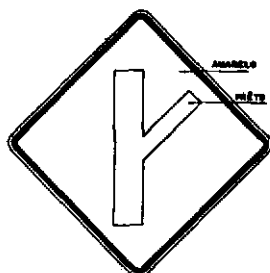
C N T
REGULAMENTO

ENCUADRAMENTO COM VIA SECUNDÁRIA

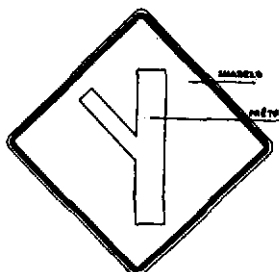


C N T
REGULAMENTO

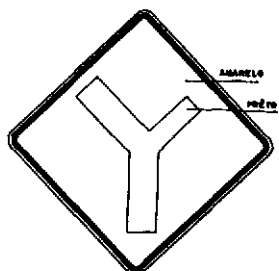
ENTRANCAMENTO OBLÍQUO, VIA SECUNDÁRIA À DIREITA

C N T
REGULAMENTO

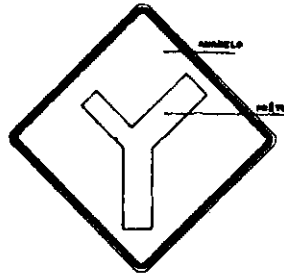
ENTRANCAMENTO OBLÍQUO, VIA SECUNDÁRIA À ESQUERDA

C N T
REGULAMENTO

DIFUSÃO, VIA SECUNDÁRIA À ANTERA

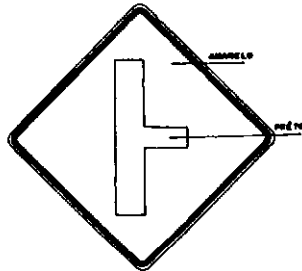
C N T
REGULAMENTO

ENTRANCHA, VIA SECUNDÁRIA À ESQUERDA



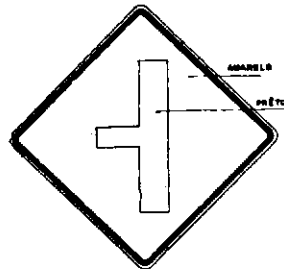
C N T
REGULAMENTO

ENTRANCHA PERPENDICULAR EM VIA SECUNDÁRIA
À DIREITA



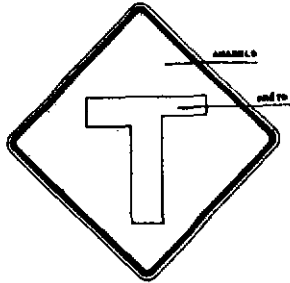
C N T
REGULAMENTO

ENTRANCHA PERPENDICULAR COM VIA SECUNDÁRIA
À ESQUERDA



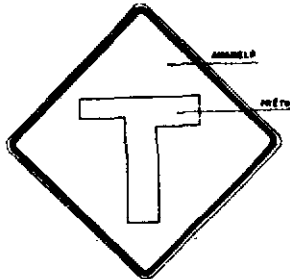
C N T
REGULAMENTO

TÉRMINO DA VIA, COM VIA SECUNDÁRIA À DIREITA



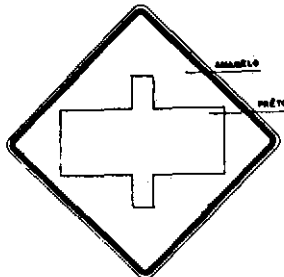
C N T
REGULAMENTO

TÉRMINO DA VIA, COM VIA SECUNDÁRIA À ESQUERDA



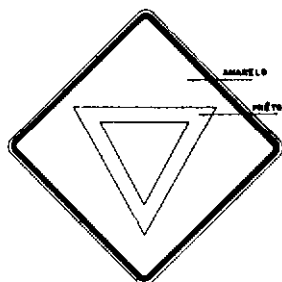
C N T
REGULAMENTO

EXISTÊNCIA DE SINAL DE PARADA ADELANTE



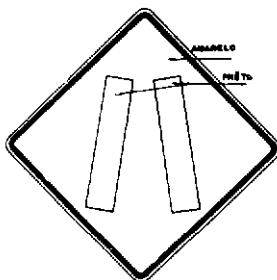
C N T
REGULAMENTO

EXISTÊNCIA DE VIA PREFERENCIAL AVANTE



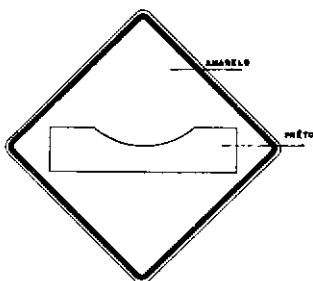
C N T
REGULAMENTO

ESTREITAMENTO DE VIA



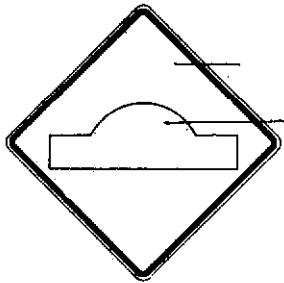
C N T
REGULAMENTO

DÉPRESSÃO



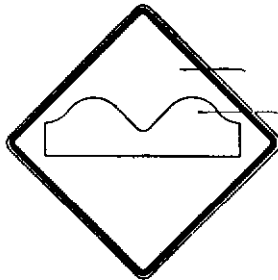
C N T
REGULAMENTO

LOMBADA



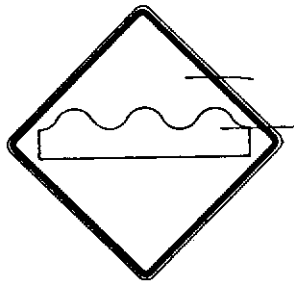
C N T
REGULAMENTO

ONDULAÇÃO

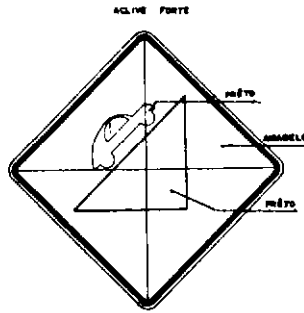


C N T
REGULAMENTO

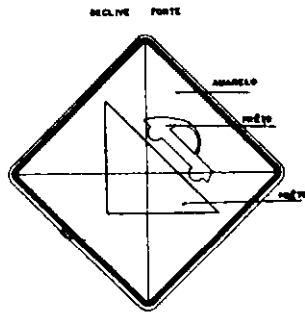
PERFL. ONDULADO



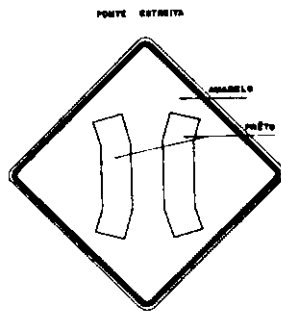
C N T
REGULAMENTO



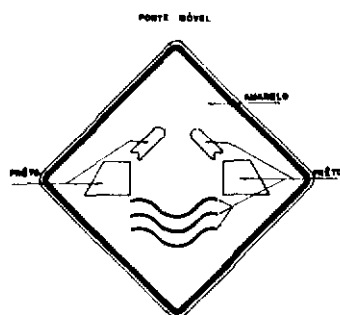
C N T
REGULAMENTO



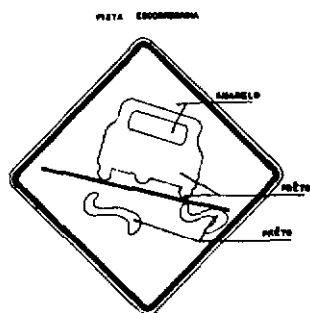
C N T
REGULAMENTO



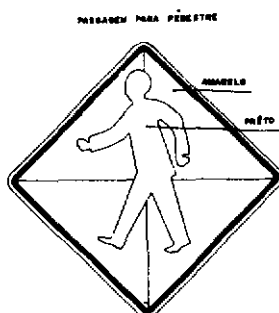
C N T
REGULAMENTO



C N T
REGULAMENTO

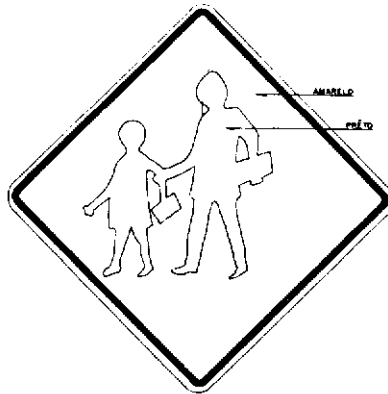


C N T
REGULAMENTO



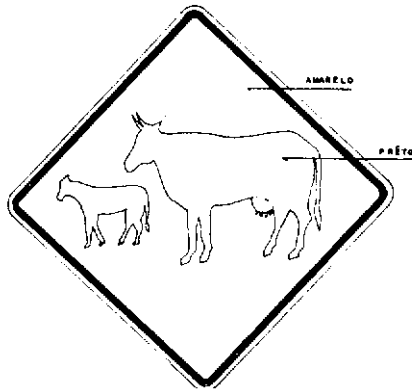
C N T
REGULAMENTO

ATENÇÃO! ESCOLA



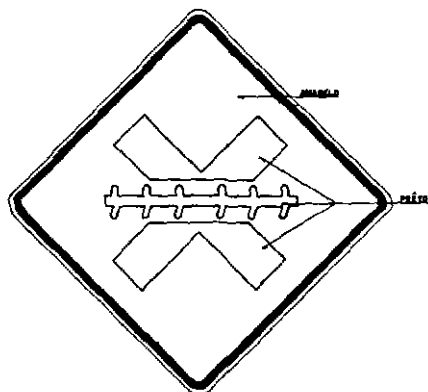
C N T
REGULAMENTO

ANIMAIS



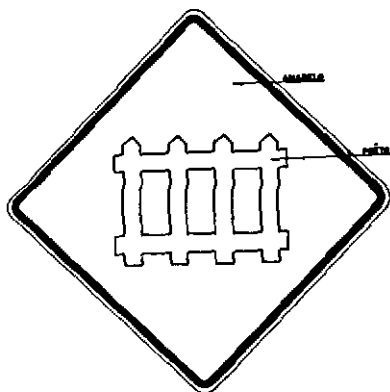
C N T
REGULAMENTO

PASSAGEM DE NÍVEL SEM CANCELA



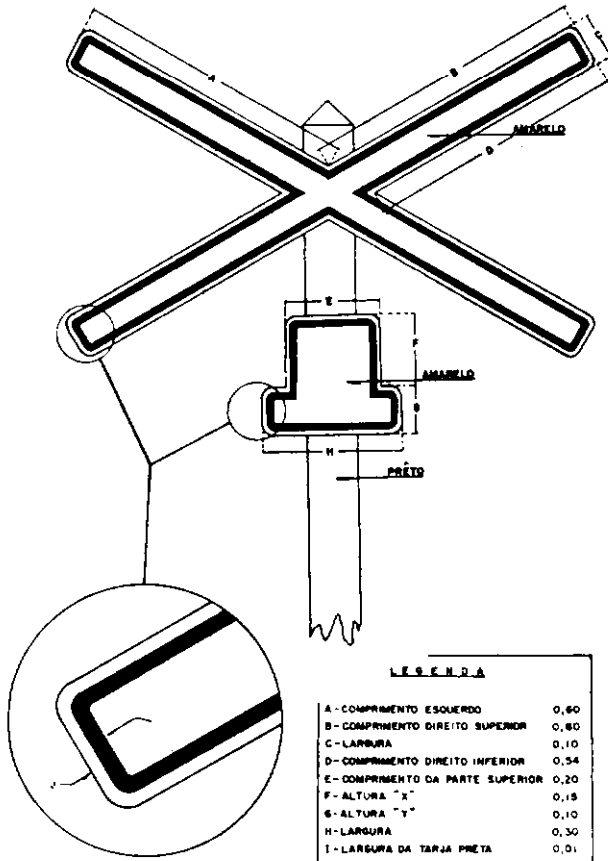
C N T
REGULAMENTO

PASSAGEM DE NÍVEL COM CANCELA



C N T
REGULAMENTO

POSIÇÃO DE PASSAGEM DE NÍVEL
 — CRUZ DE SANTO ANDRÉ —

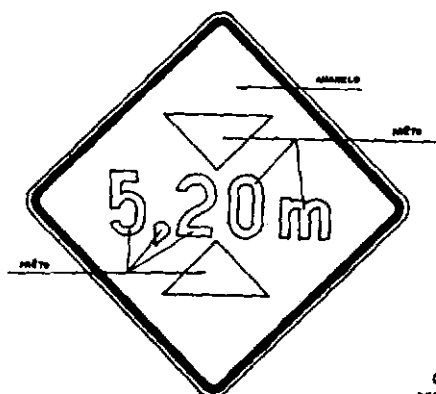


LEGENDA

A - COMPRIMENTO ESQUERDO	0,60
B - COMPRIMENTO DIREITO SUPERIOR	0,80
C - LARGURA	0,10
D - COMPRIMENTO DIREITO INFERIOR	0,54
E - COMPRIMENTO DA PARTE SUPERIOR	0,20
F - ALTURA "x"	0,15
G - ALTURA "y"	0,10
H - LARGURA	0,30
I - LARGURA DA TARJA PRETA	0,01
J - LARGURA DA TARJA AMARELA	0,01

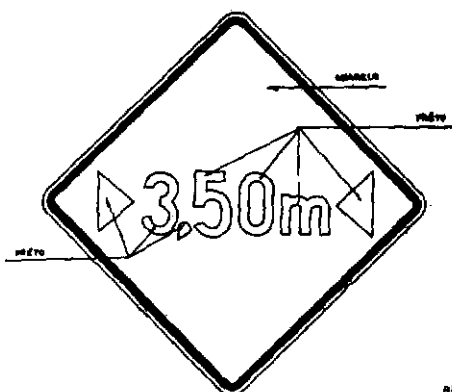
C N T
 REGULAMENTO

ALTURA LIMITADA



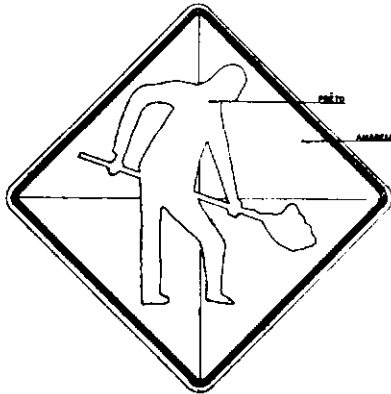
C M T
REGULAMENTO

LARGURA LIMITADA



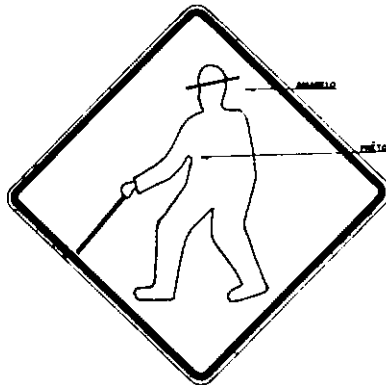
C M T
REGULAMENTO

HOMEIS TRABALHANDO



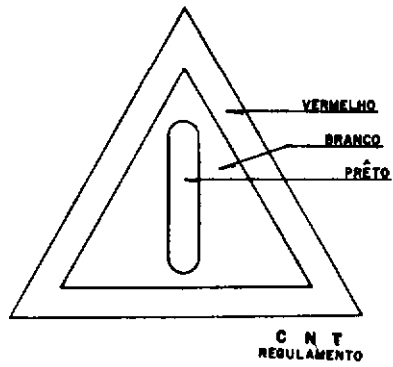
C N T
REGULAMENTO

PASSAGEM DE CEROS

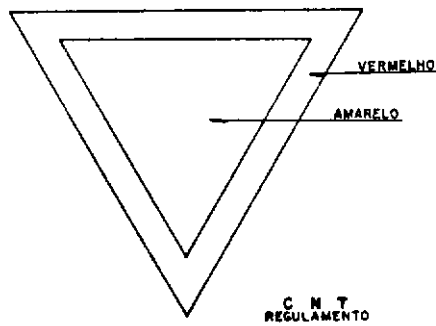


C N T
REGULAMENTO

SINAL DE PERIGO



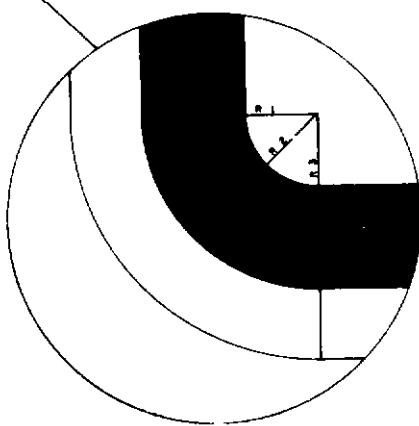
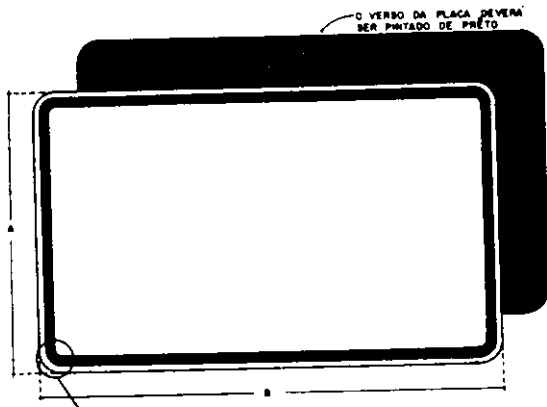
VIA PREFERENCIAL



1-C. DE INDICAÇÃO

PLACAS DE INDICAÇÃO

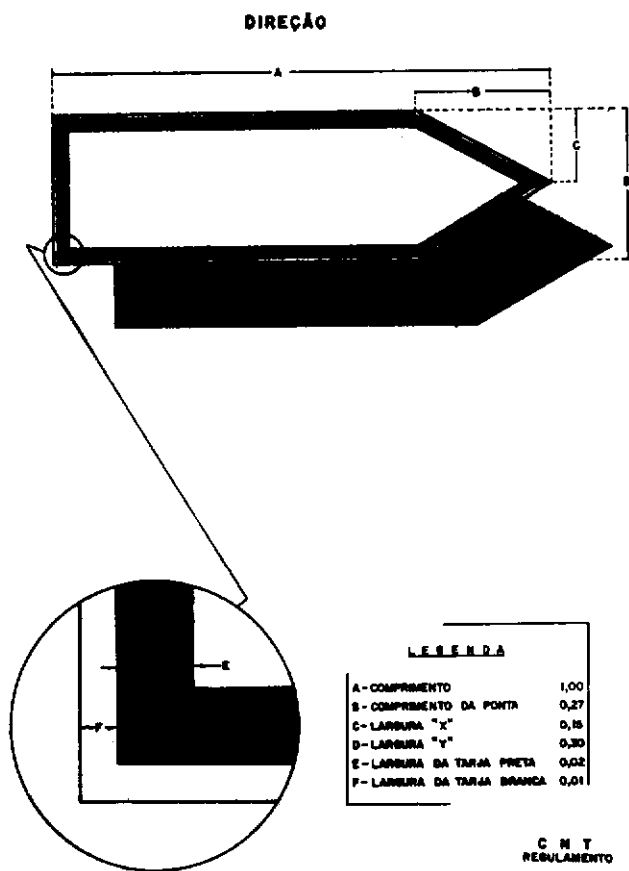
O VERBO DA PLACA DEVERÁ
SER PINTADO DE PRETO



LEGENDA

A - VARIÁVEL DE 0,40 - 0,80 - 1,00	
B - VARIÁVEL DE 1,00 - 1,50 - 2,00	
RAIO 1	0,02
RAIO 2	0,08
RAIO 3	0,07

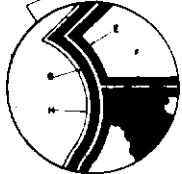
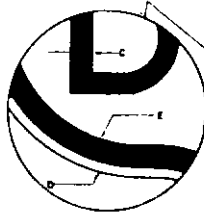
C N T
REGULAMENTO



IDENTIFICAÇÃO

LEGENDA

A - COMPRIMENTO	0,40
B - LARGURA	0,46
C - LARGURA DA LETRA	0,02
D - LARGURA DA TARRA PRETA	0,02
E - LARG. DA TARRA BRANCA	0,01

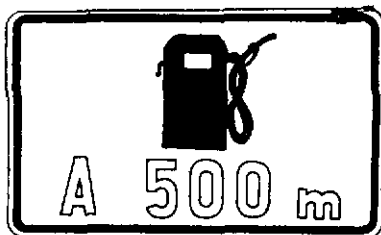


LEGENDA

A - COMPRIMENTO	0,46
B - BORDA	0,16
C - LARGURA SUPERIOR	0,44
D - LARGURA INFERIOR	0,41
E - TARRA INTERNA PRETA	0,02
F - TARRA INTERNA BRANCA	0,01
G - TARRA EXTERNA PRETA	0,02
H - TARRA EXTERNA BRANCA	0,01

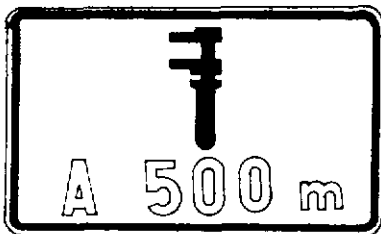
C N T
RESULAMENTO

ABASTECIMENTO



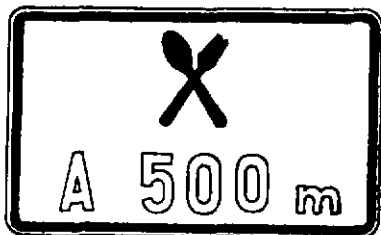
CNT
REGULAMENTO

OFICINA



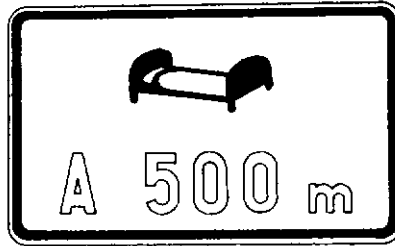
CNT
REGULAMENTO

RESTAURANTE



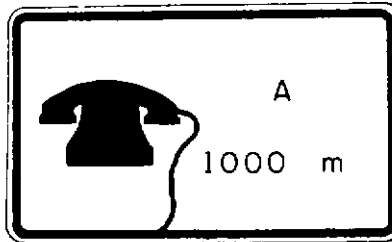
CNT
REGULAMENTO

HOTEL



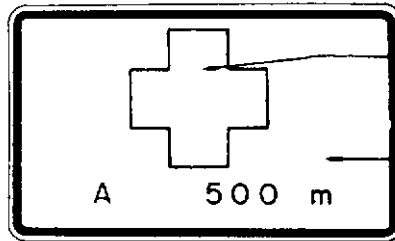
C N T
REGULAMENTO

TELEFONE



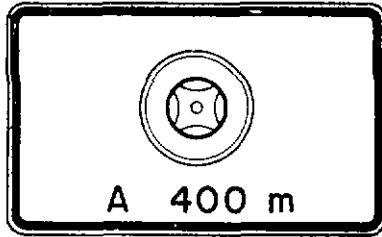
C N T
REGULAMENTO

HOSPITAL



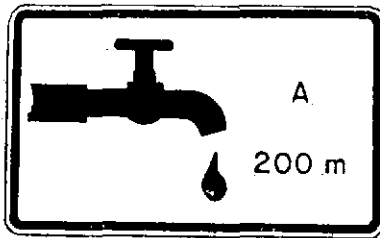
C N T
REGULAMENTO

BORRACHEIRO



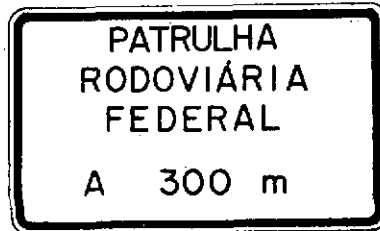
CNT
REGULAMENTO

ÁGUA POTÁVEL



CNT
REGULAMENTO

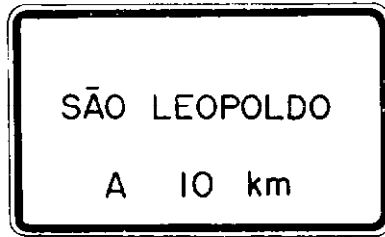
PATRULHA RODOVIÁRIA (EXEMPLO)



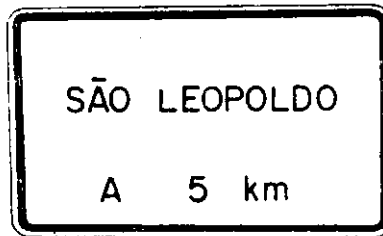
CNT
REGULAMENTO

IDENTIFICAÇÃO DE LOCALIDADES

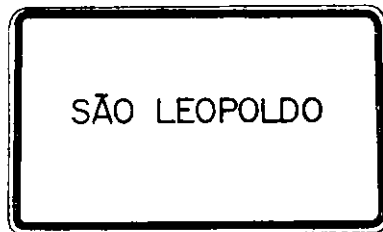
(EXEMPLO)



C N T
REGULAMENTO



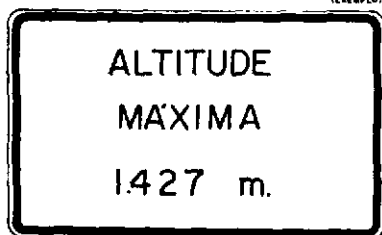
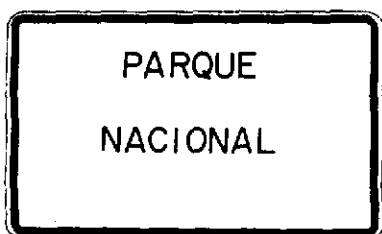
C N T
REGULAMENTO



C N T
REGULAMENTO

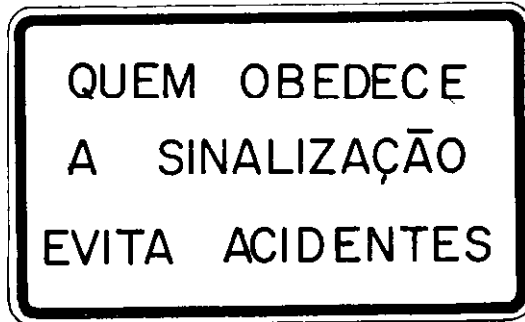
IDENTIFICAÇÃO DE LOCALIDADES

(EXEMPLO)

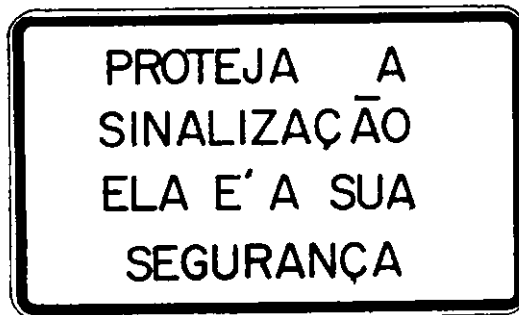
C N T
REGULAMENTOC N T
REGULAMENTOC N T
REGULAMENTO

EDUCATIVOS

(EXEMPLO)



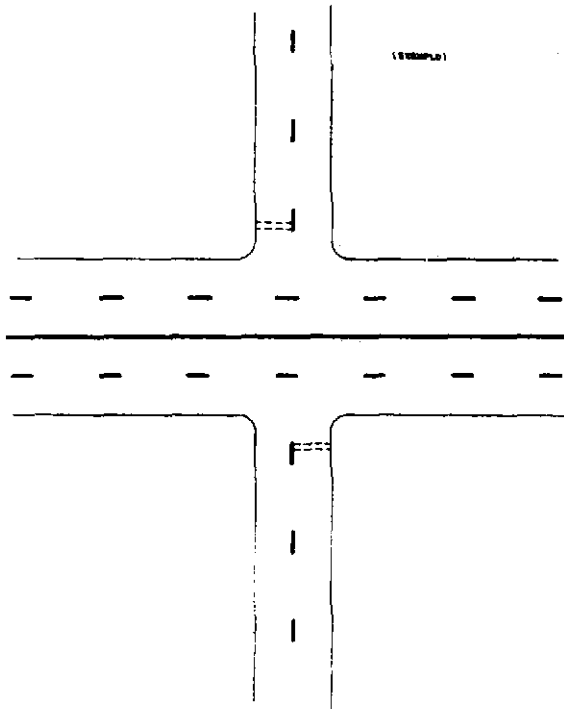
C N T
REGULAMENTO



C N T
REGULAMENTO

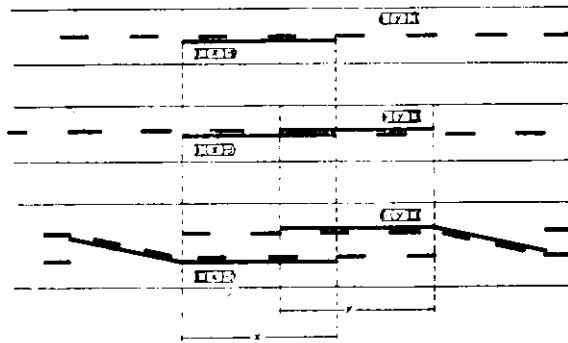
2. MARCAS

DEMARCADORAS DE FAIXA DE TRÂNSITO



PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM

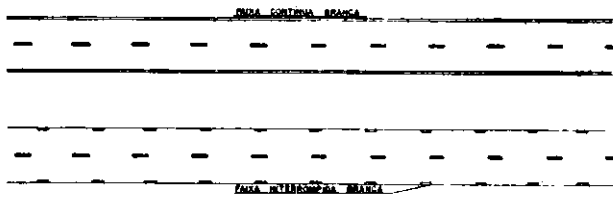
(EXEMPLO)



X - ZONA DE VISIBILIDADE LIMITADA PARA O VEÍCULO "S" (IMÓVEL)
 Y - ZONA DE VISIBILIDADE LIMITADA PARA O VEÍCULO "V" (MÓVEL)

BORDOS DE PAVIMENTO

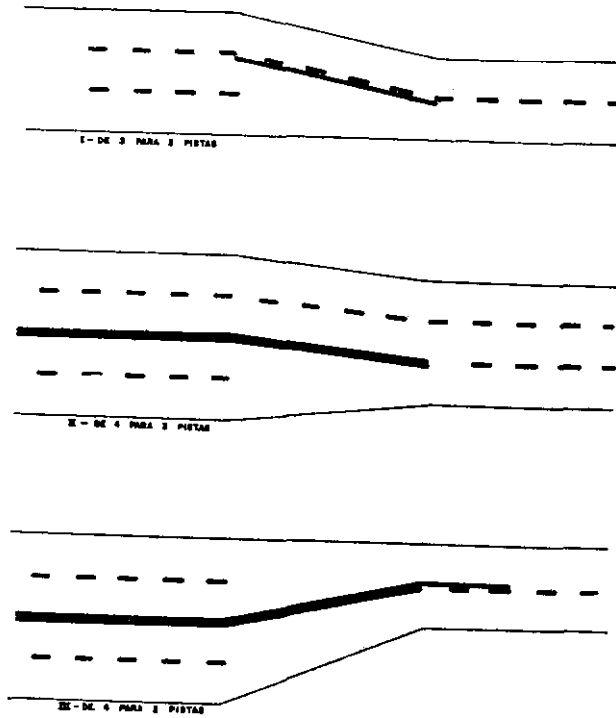
(EXEMPLO)



C N T
 REGULAMENTO

CANALIZAÇÃO DE FLUXO DE TRÂNSITO

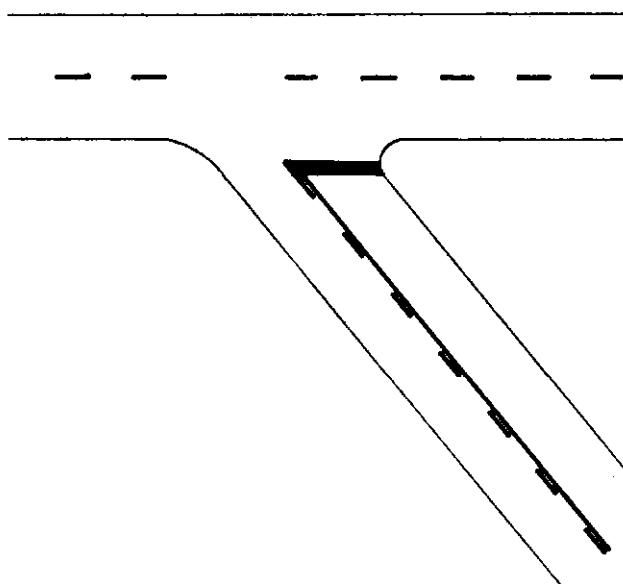
(EXEMPLO)



C N T
REGULAMENTO

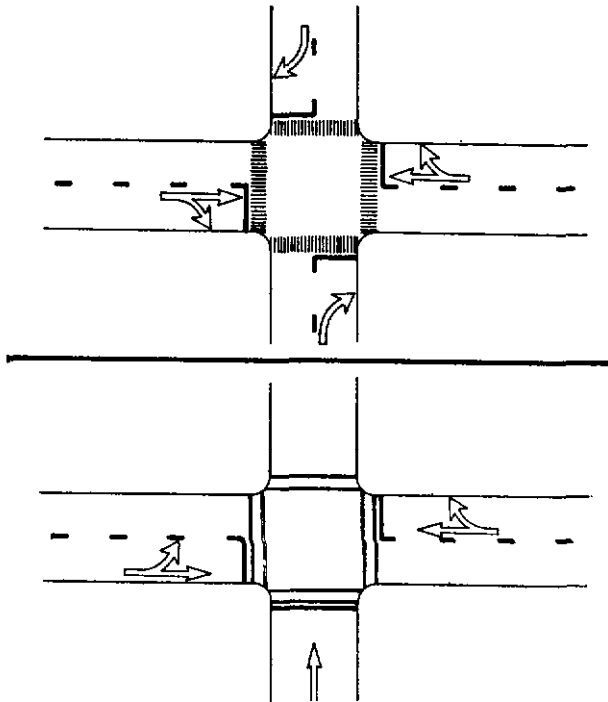
INDICADORA DE PARADA

(EXEMPLO)



C N T
REGULAMENTO

TRAVESSIA PARA PEDESTRES
(EXEMPLO)



C N T
REGULAMENTO

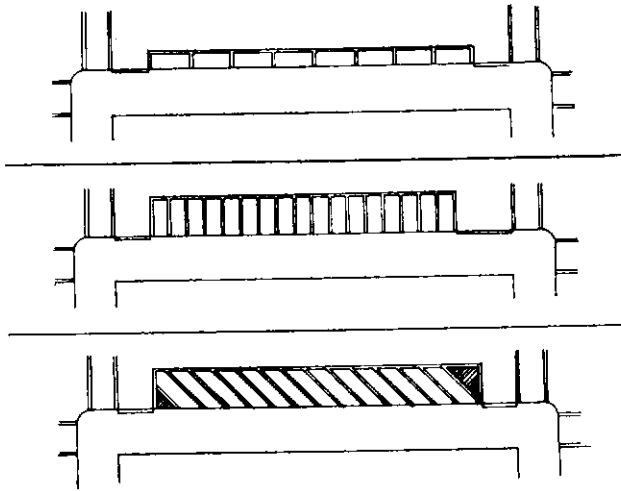
INDICADORA DE PASSAGEM DE NÍVEL

(EXEMPLO)

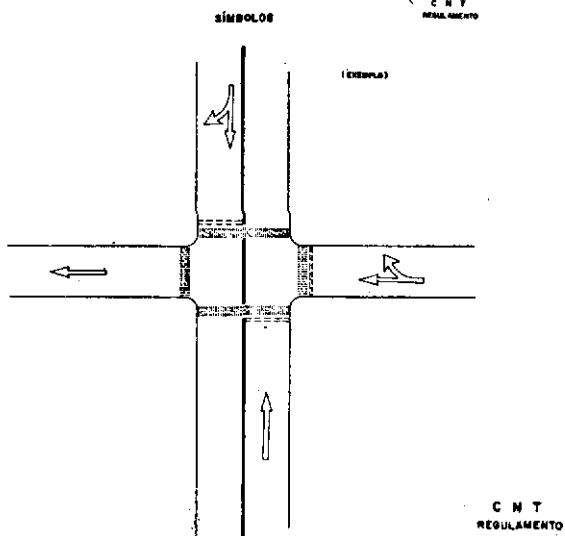
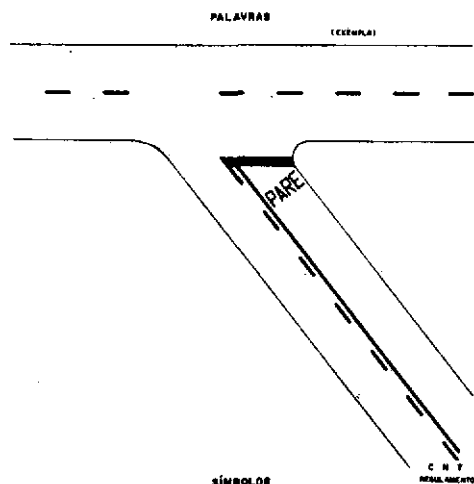


INDICADORAS DE ESTACIONAMENTO

(EXEMPLO)

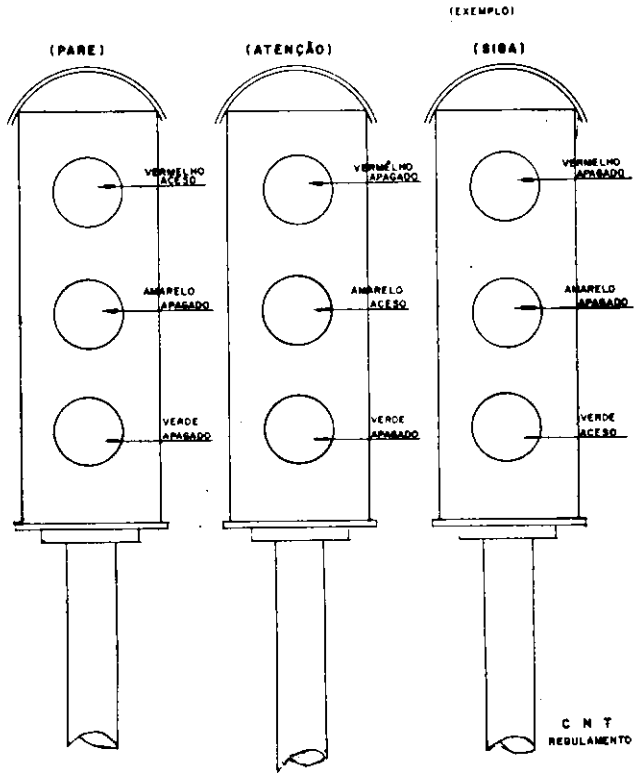


68.11.1



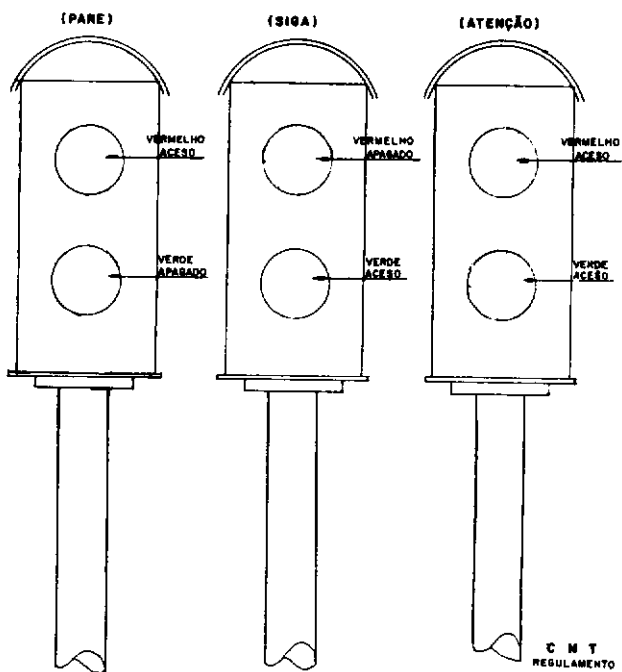
3. SEMÁFOROS

CONTRÔLE DE FLUXO DE VEÍCULOS
(TRÍPLO)

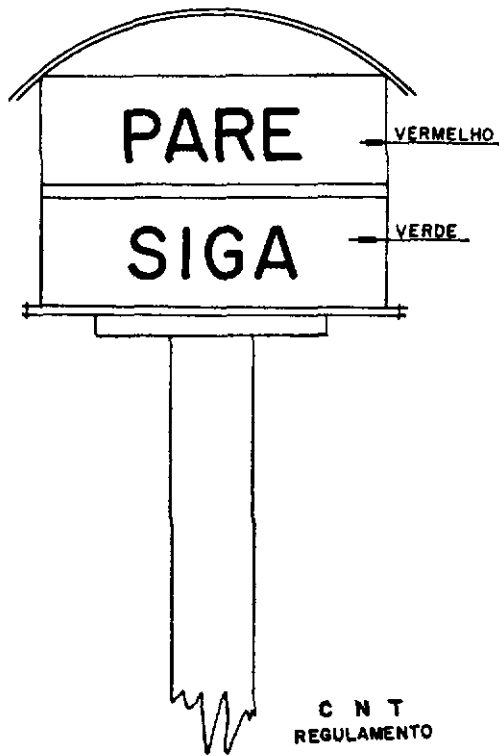


CONTRÔLE DE FLUXO DE VEÍCULOS
(DUPLO)

EXEMPLO

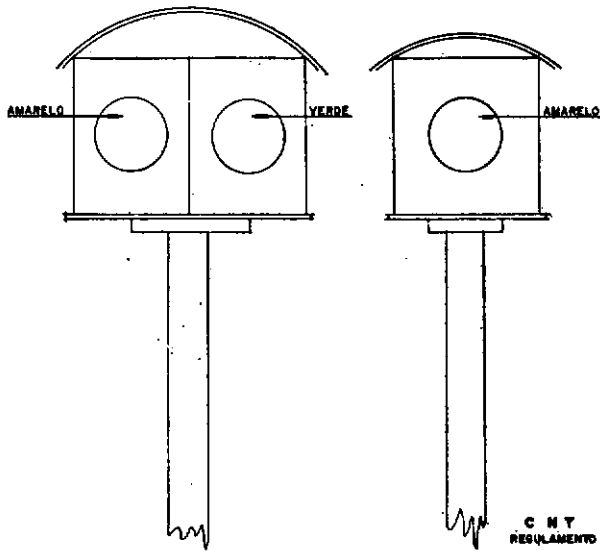


CONTRÔLE DE FLUXO DE PEDESTRE
(EXEMPLO)



SINAL LUMINOSO DE ADVERTÊNCIA
(LUZ INTERMITENTE)

(EXEMPLO)



C M T
REGULAMENTO

4. GESTOS

4.A. GESTOS DE AGENTES DA AUTORIDADE DE TRÁNSITO

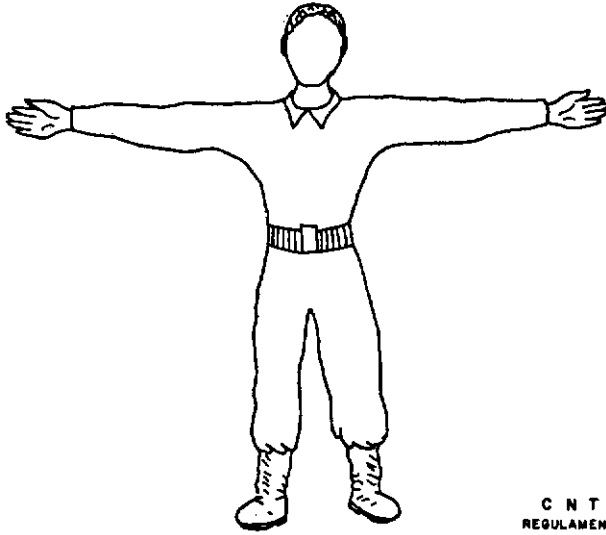
ORDEM DE PARADA OBRIGATÓRIA PARA TODOS OS VEÍCULOS.
- QUANDO EXECUTADA EM INTERSEÇÕES, OS VEÍCULOS QUE
JÁ SE ENCONTREM NELA NÃO SÃO OBRIGADOS A PARAR.



C N T
REGULAMENTO

AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÁNSITO
PREVALECEM SÔBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS
DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÁNSITO.

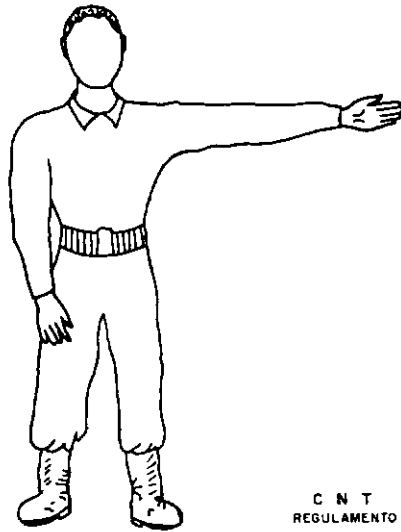
ORDEN DE PARADA PARA TODOS OS VEÍCULOS QUE VENHAM DE DIREÇÕES QUE CORTEM ORTOGONALMENTE A DIREÇÃO INDICADA PELOS BRAÇOS ESTENDIDOS, QUALQUER QUE SEJA O SENTIDO DE SEU DESLOCAMENTO.



C N T
REGULAMENTO

AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.

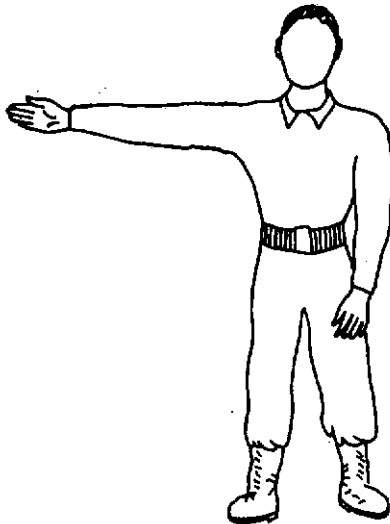
ORDEM DE PARADA PARA TODOS OS VEÍCULOS QUE VENHAM DE DIREÇÕES QUE CORTEM ORTOGONALMENTE A DIREÇÃO INDICADA PELO BRAÇO ESTENDIDO, QUALQUER QUE SEJA O SENTIDO DE SEU DESLOCAMENTO.



C N T
REGULAMENTO

AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.

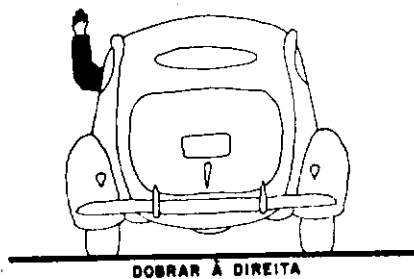
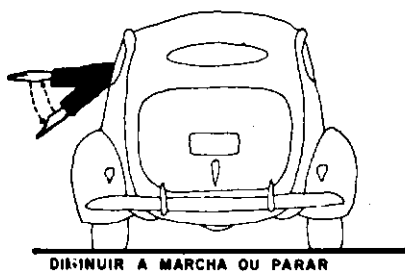
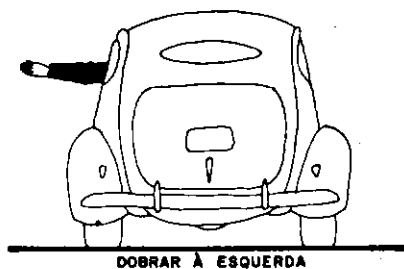
ORDEN DE PARADA PARA TODOS OS VEÍCULOS QUE VENHAM DE DIREÇÕES QUE CORTEM ORTOGONALMENTE A DIREÇÃO INDICADA PELO BRAÇO ESTENDIDO, QUALQUER QUE SEJA O SENTIDO DE SEU DESLOCAMENTO.



C N T
REGULAMENTO

AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.

4-B. GESTOS DE CONDUTORES

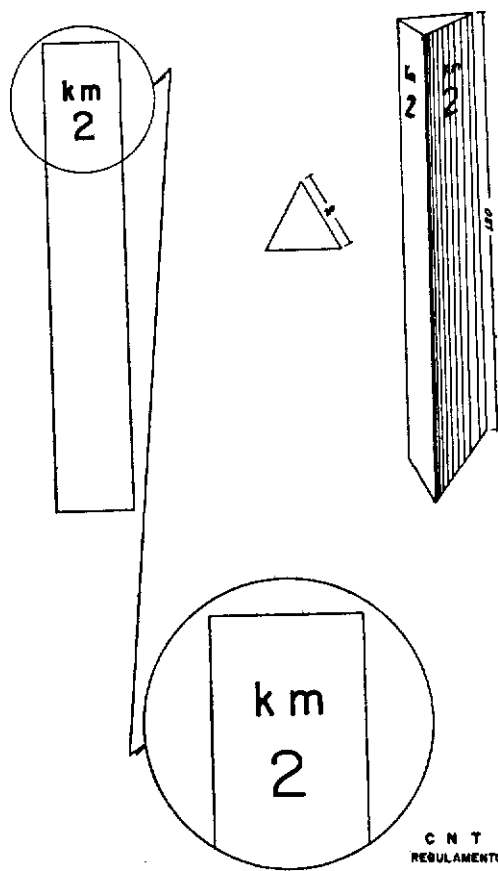


5. SINAIS SONOROS

SINAIS DE APITO	SIGNIFICAÇÃO	EMPREGO
Um silvo breve.	Atenção. Siga.	No ato do guarda sinalheiro mudar a direção do trânsito.
Dois silvos breves.	Pare.	Para fiscalização de documentos ou outro fim.
Três silvos breves.	Acenda a lanterna.	Sinal de advertência. O condutor deve obedecer à intimação.
Um silvo longo.	Diminua a marcha.	Quando fôr necessário fazer diminuir a marcha dos veículos.
Um silvo longo e um breve.	Trânsito impedido em tôdas as direções.	A aproximação do corpo de bombeiros, ambulâncias, veículos de policia ou de tropas ou de representação oficial.
Três silvos longos.	Motoristas a postos.	Nos estacionamento à porta de teatros, campos desportivos, etc.

6. MARCOS
MARCOS QUILOMÉTRICOS

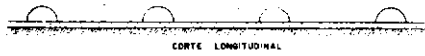
(EXEMPLO)



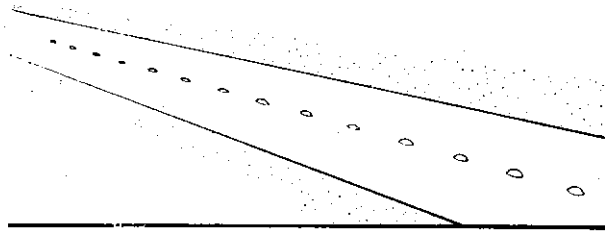
C N T
REGULAMENTO

MARCOS DE OBSTRUÇÃO

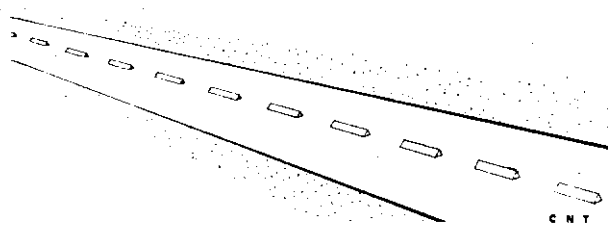
EXEMPLO:



CORTE LONGITUDINAL



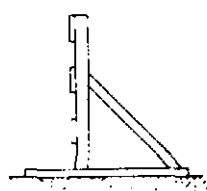
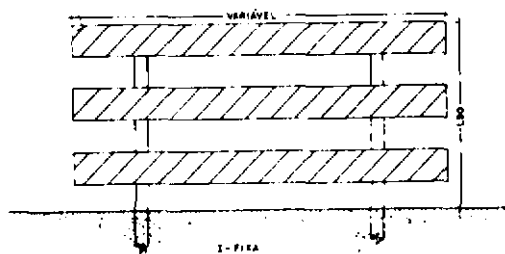
CORTE LONGITUDINAL



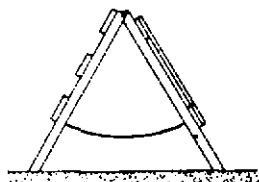
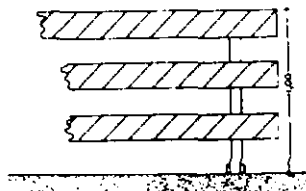
CNT
REGULAMENTO

7. BARREIRAS

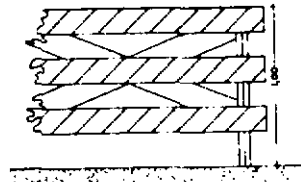
EXEMPLO



II - MÓVEL BARRA



III - MÓVEL BARRA



C N T
REGULAMENTO

ANEXO III

PLACAS IDENTIFICADORAS DE VEÍCULOS

1 — Veículos particulares, de aluguel, de experiência, de aprendizagem e de fabricante.

As placas dos veículos acima referidos conterão os caracteres indicadores do registro do veículo, o nome do Município de registro do veículo, a indicação do Estado e obedecerão, ainda, as seguintes prescrições:

Anexo III: substituído pelo Decreto n.º 66.139, de 12-2-70.

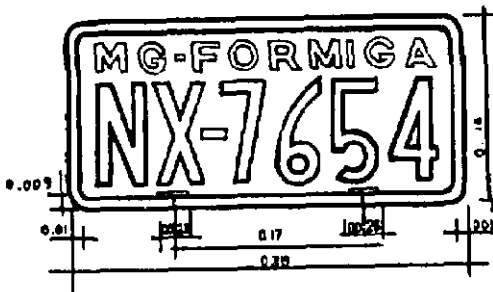
NOTA 54.

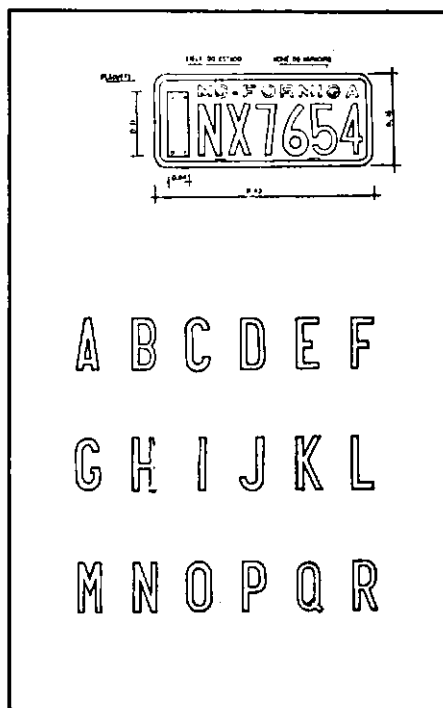
a — CORES

Veículo	Cor	
	Fundo	Disticos
Particular	Amarela	Preta
Aluguel	Vermelha	Branca
Oficial	Branca	Preta
Experiência	Verde	Branca
Aprendizagem	Branca	Vermelha
Fabricante	Azul	Branca

b — FORMA E DIMENSÕES

Placa dianteira

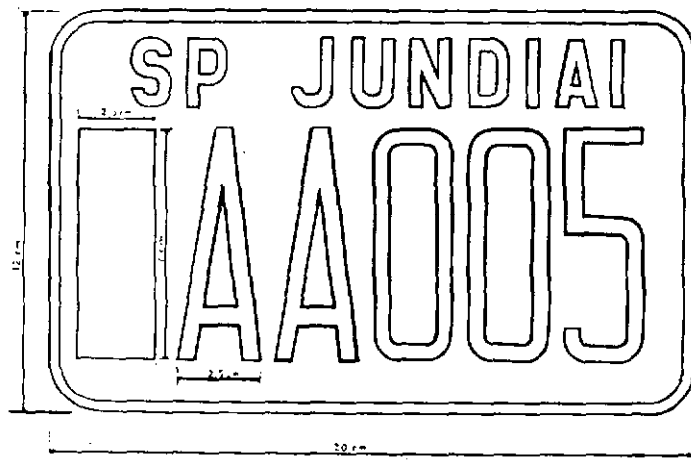




- 2) Os bicicletas e triciclos motorizados terão apenas placa traseira, com cores iguais às previstas no item I do presente Anexo, obedecendo entretanto às seguintes dimensões e formas:

Item 2 do Anexo III: substituído pelo Decreto n.º 69.099, de 19-8-71.

NOTA 55.

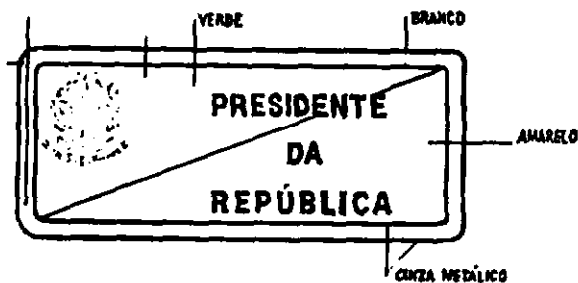


3) VEÍCULOS DE REPRESENTAÇÃO OFICIAL

Os veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, Presidentes do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal, Ministros de Estado, dos Chefes dos Gabinetes Militar e Civil da Presidência da República, do Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas portarão placas especiais, com as mesmas dimensões constantes do item I do presente Anexo, e, ainda, com as seguintes prescrições:

- a — Brasão das "Armas da República", no canto superior esquerdo da placa;
- b — Cores verde e amarelo separadas pela diagonal da placa que parte do seu lado inferior esquerdo, sendo verde a cor da metade superior;
- c — Inscrições, em cor cinza metálico, caracterizando a apresentação oficial da autoridade.

Item 3 do Anexo III: substituído pelo Decreto n.º 66.199, de 12-2-70.



SIGLAS CORRESPONDENTES AS UNIDADES
DA FEDERAÇÃO

Acre	AC	Guanabara	GB
Amazonas	AM	São Paulo	SP
Pará	PA	Paraná	PR
Maranhão	MA	Santa Catarina	SC
Piauí	PI	Rio Grande do Sul . . .	RS
Ceará	CE	Minas Gerais	MG
Rio G. do Norte . .	RN	Goiás	GO
Paraíba	PB	Mato Grosso	MT
Pernambuco	PE	Distrito Federal	DF
Alagoas	AL	Território do Amapá . .	AP
Sergipe	SE	Território de Fernando de Noronha	FN
Bahia	BA	Território de Rondônia	RO
Espírito Santo	ES	Território de Roraima	RR
Rio de Janeiro	RJ		

Quadro de Siglas: integrante do Anexo III, que foi substituído pelo Decreto n.º 68.189, de ... 12-2-70.

ANEXO IV

CERTIFICADO DE REGISTRO DE VEÍCULO

— A impressão far-se-á em papel de segurança, cor verde claro, com fundo antifotográfico, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida, e no centro o emblema da República.

— A tarja será impressa em talho doce em cor verde-escuro.

— Os dísticos terão cor negra.

Anexo IV, substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 56.

NOTA 57.

NOTA 63.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO

ESTADO

VIA CERTIFICADO DE REGISTRO Nº

NOME

ENDEREÇO

LOCAL DATA

1234567
EXPEDIDOR

CONTRAN

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CIC CERT. ANTERIOR

NOME ANTERIOR

REG. ANTERIOR (PLACA) ESPÉCIE

PLACA MOD COR

MARCA CATEG

CAP IDENTIFICAÇÃO

OBSERVAÇÕES

CONTRAN

ANEXO V

CONJUNTO DOS ARRANJOS DE LETRAS (ART. 122)

Anexo V: substituição do Decreto n.º 66.199, de 12-2-70. NOTA 58.

AA=AB=AC=AD=AE=AF=AG=AH=AI=AJ=AK=AL=AM=AN=AO=AP=AQ=AR=AS=AT=AV=AW=AX=AY=AZ
BA=BB=BC=BD=BE=BF=BG=BH=BI=BJ=BK=BL=BM=BN=BO=BP=BQ=BR=BS=BT=BV=BW=BX=BY=BZ
CA=CB=CC=CD=CE=CF=CG=CH=CI=CJ=CK=CL=CM=CN=CO=CP=CQ=CR=CS=CT=CV=CW=CX=CY=CZ
DA=DB=DC=DD=DE=DF=DG=DH=DI=DJ=DK=DL=DM=DN=DO=DP=DQ=DR=DS=DT=DV=DW=DX=DY=DZ
EA=EB=EC=ED=EE=EF=EG=EH=EI=EJ=EK=EL=EM=EN=EO=EP=EQ=ER=ES=ET=EV=EW=EX=EY=EZ
FA=FB=FC=FD=FE=FF=FG=FH=FI=FJ=FK=FL=FM=FN=FO=FP=FY=FR=FS=FT=FW=FX=FY=FZ
GA=GB=GC=GD=GE=GF=GG=GH=GI=GJ=GK=GL=GM=GN=GO=GP=GQ=GR=GS=GT=GV=GW=GX=GY=GZ
HA=HB=HC=HD=HE=HF=HG=HH=HI=HJ=HK=HL=HM=HN=HO=HP=HQ=HR=HS=HT=HV=HW=HX=HY=HZ
IA=IB=IC=ID=IE=IF=IG=IH=II=IJ=IK=IL=IN=IO=IP=IQ=IR=IS=IT=IV=IW=IX=IY=IZ
JA=JB=JC=JD=JE=JF=JG=JH=JI=JJ=JK=JL=JM=JN=JO=JP=JQ=JR=JS=JT=JV=JW=JX=JY=JZ
KA=KB=KC=KD=KE=KF=KG=KH=KI=KJ=KK=KL=KM=KN=KO=KP=KQ=KR=KS=KT=KV=KW=KX=KY=KZ
LA=LB=LC=LD=LE=LF=LG=LH=LI=LJ=LK=LL=LM=LN=LO=LP=LQ=LR=LS=LT=LV=LN=LX=LY=LZ
MA=MB=MC=MD=ME=MF=MG=MH=MI=MJ=MK=ML=MM=MN=MO=MP=MQ=MR=MS=MT=MV=MW=MX=MY=MZ
NA=NB=NC=ND=NE=NF=NG=NH=NI=NJ=NK=NL=NM=NN=NO=NP=NQ=NR=NS=NT=NV=NN=NX=NY=NZ
OA=OB=OC=OD=OE=OF=OG=OH=OI=OJ=OK=OL=OM=ON=OO=OP=OQ=OR=OS=OT=OV=OW=OX=OY=OZ
PA=PB=PC=PD=PE=PF=PG=PH=PI=PJ=PK=PL=PM=PN=PO=PP=PQ=PR=PS=PT=PV=PW=PX=PY=PZ
QA=QB=QC=QD=QE=QF=QG=QH=QI=QJ=QK=QL=QM=QN=QO=QP=QQ=QR=QS=QT=QV=QW=QX=QY=QZ
RA=RB=RC=RD=RE=RF=RG=RH=RI=RJ=RK=RL=RM=RN=RO=RP=RQ=RR=RS=RT=RV=RW=RX=RY=RZ
SA=SB=SC=SD=SE=SF=SG=SH=SI=SJ=SK=SL=SM=SN=SO=SP=SQ=SR=SS=ST=SV=SW=SX=SY=SZ
TA=TB=TC=TD=TE=TF=TG=TH=TI=TJ=TK=TL=TM=TN=TO=TP=TQ=TR=TS=TT=TV=TW=TX=TY=TZ
UA=UB=UC=UD=UE=UF=UG=UH=UI=UJ=UK=UL=UM=UN=UO=UP=UQ=UR=US=UT=UV=UW=UX=UY=UZ
VA=VB=VC=VD=VE=VF=VG=VH=VI=VJ=VK=VL=VM=VN=VO=VP=VQ=VR=VS=VT=VV=VW=VX=VY=VZ
WA=WB=WC=WD=WE=WF=WG=WH=WI=WJ=WK=WL=WM=WN=WO=WP=WQ=WR=WS=WT=VW=VX=VY=VZ
XA=XB=XC=XD=XE=XF=XG=XH=XI=XJ=XK=XL=XM=XN=XO=XP=XQ=XR=XS=XT=XV=XW=XX=XY=XZ
YA=YB=YC=YD=YE=YF=YG=YH=YI=YJ=YK=YL=YM=YN=YO=YP=YQ=YS=YT=YV=YW=YY=YZ
ZA=ZB=ZC=ZD=ZE=ZF=ZG=ZH=ZI=ZJ=ZK=ZL=ZM=ZN=ZO=ZP=ZQ=ZR=ZS=ZT=ZV=ZW=ZX=ZY=ZZ

ANEXO VI

Form for vehicle license (Licença) with fields for Conselho Nacional de Trânsito, Departamento de Trânsito de, Valida até, and license number (Nº).

ANEXO VII

LICENÇA PARA APRENDER A CONDUZIR VEÍCULO

— A impressão far-se-á em papel de segurança, fundo de cor marron e tarja de cor cinza, e no centro o Emblema da República.

— os dísticos terão cor negra.

Anexo VII, substituído pelo Decreto n.º 12.752, de 6-9-73.

NOTA 59.

NOTA 63.

NOTA 56.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO	
ESTADO	
LICENÇA PARA APRENDER A CONDUZIR VEÍCULO	
NÚMERO	VÁLIDA ATÉ
NOME	
LOCAL	DATA
1234567 EXPEDIDOR	
VÁLIDA SOMENTE COM O DOCUMENTO DE IDENTIDADE	

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL		
"O APRENDIZ ENCONTRADO D'RIGINDO SEM A COMPANHIA DO INSTRUTOR, TERÁ ESTA LICENÇA SUMARIAMENTE CASSADA E SÓ PODERÁ INSCREVER-SE PARA NOVO PERÍODO DE APRENDIZAGEM DECORRIDOS SEIS (6) MESES DA CASSAÇÃO"		
IDENT. APRENDIZ	CATEG.	CNH INSTRUTOR
NOME INSTRUTOR		
OBSERVAÇÕES		
CONTRAN		

ANEXO VIII

Anexo VIII, substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

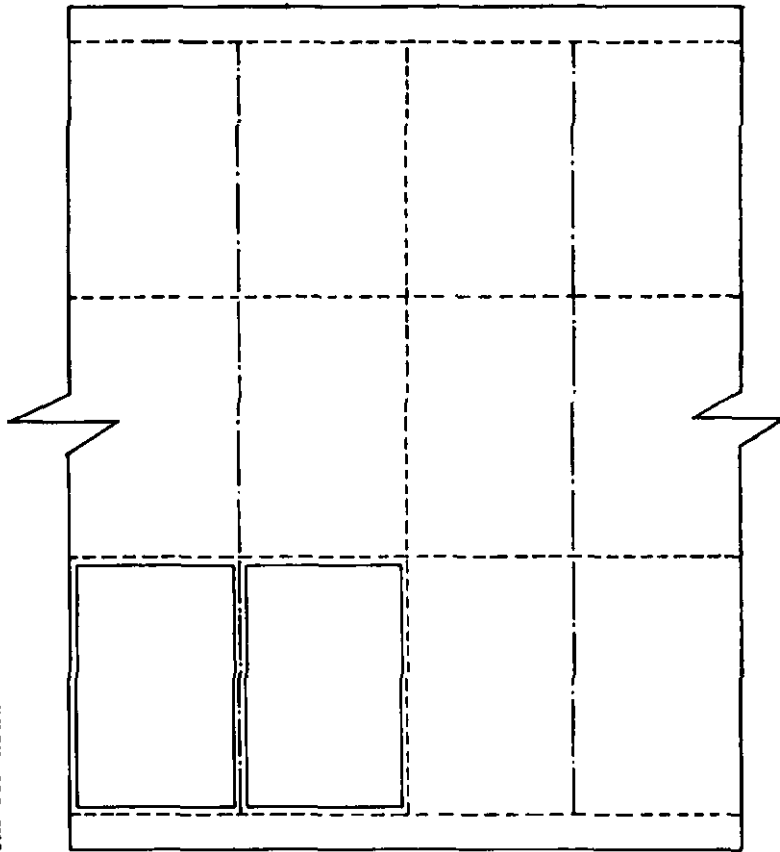
CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

— A impressão far-se-á em papel de segurança, cor amarela, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida, e no centro o Emblema da República.

— A tarja será impressa em talho doce em cor azul.

NOTA 60.
NOTA 63.
NOTA 56.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO	
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO	
ESTADO _____	
CARTeira NACIONAL DE HABILITAÇÃO	
FRONT. ANT. _____ FRONT. ATUAL _____	
CATEGORIA _____ PARA CONDUIR _____	
LOCAL _____	EXPIRO _____ VALIDADES _____
1234567	
ESTADUAL	
CONTINUA	
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
NOME _____	
IDENTIFICAÇÃO _____	DIC _____
NATURALIDADE _____	RASC _____
NACIONALIDADE _____	
OBSERVAÇÕES _____	
PORTADOR _____	
CONTINUA	
81,8 mm	



ANEXO IX

REGISTRO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

Anexo IX, suprimido pelo art. 3.º, do Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

ANEXO X

NOTA 61.

AUTORIZAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO

— A impressão far-se-á em papel de segurança, cor laranja com fundo antifotográfico, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida e no centro o Emblema da República.

— A tarja será impressa em talho doce em cor laranja

— Os distíctos terão cor negra.

Anexo X, substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 62.

NOTA 63.

NOTA 56.

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
CONSELHO NACIONAL DE TRÁNSITO
DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO

AUTORIZAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO

ESTADO _____ Nº _____

NOME _____

CATEG. _____

DATA _____ VALIDAR ATÉ _____

1234567

SPEDIDOR _____

1010242

VALIDA SOMENTE COMO DOCUMENTO DE IDENTIDADE

81,5 mm

4 — REGULAMENTOS ESPECIAIS

DECRETO N.º 60.788 — DE 31 DE MAIO DE 1967

Regulamenta, no que se refere aos limites máximos de pesos brutos dos veículos de carga, os §§ 1.º e 2.º do artigo 14 da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito), alterada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967.

NOTA 64.

Art. 1.º São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies das vias públicas:

a) peso bruto total por veículo ou combinações de veículos: 40 (quarenta) toneladas;

b) peso bruto por eixo isolado: 10 (dez) toneladas;

c) peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 (dois metros e quarenta centímetros): 17 (dezesete) toneladas;

d) peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos não em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 (dois metros e quarenta centímetros): 15 (quinze) toneladas.

§ 1.º Considerar-se-ão eixos em tandem dois ou mais eixos constituindo um conjunto integral de suspensão, qualquer dos eixos, podendo ser ou não motriz, tendo o chassis sobre o conjunto um único apoio, articulado cada eixo transmitindo à via parcelas iguais de peso.

§ 2.º Quando, em um conjunto de 2 (dois) eixos, em tandem ou não, a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo se considerará como se fosse isolado.

Art. 2.º Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

a) se todos os eixos considerados forem dotados, cada qual, de, no mínimo, 4 (quatro) pneumáticos;

b) se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos isolados dotados de 2 (dois) pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo, fixado na alínea b do artigo anterior, fica reduzido à metade (cinco toneladas).

Art. 3.º Nenhum veículo, ou combinação de veículos de carga, poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1.º Os limites referidos neste artigo, que constarão do documento de propriedade dos veículos, serão aprovados pelo Ministério da Indústria e do Comércio.

§ 2.º O Ministério da Indústria e do Comércio fixará os limites de peso bruto total e capacidade de tração dos veículos de fabricação estrangeira, obedecido e disposto neste Decreto.

Art. 4.º Nenhuma combinação de veículos poderá constituir-se de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora.

Art. 5.º Para os veículos, ou combinações de veículos, que transportem carga indivisível, e que não se enquadrem nas condições de pesos brutos máximos estabelecidos no artigo 1.º e parágrafo único do artigo 2.º deste Decreto, poderá ser concedida autorização especial, com prazo certo e válido para cada viagem.

§ 1.º O requerimento do interessado especificará, obrigatoriamente, as características do veículo e da carga, o percurso e a data do deslocamento inicial.

§ 2.º A autorização de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da responsabilidade quanto a eventuais danos que os veículos vierem a causar à via pública ou a terceiros.

Art. 6.º Os excessos aos limites de peso fixados neste Decreto serão punidos com multa de 5% (cinco por cento) do maior salário-mínimo vigente no País, por... 200 kg (duzentos quilogramas) ou fração de excesso.

Art. 7.º Sem prejuízo da multa fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 kg (mil quilogramas) por eixo isolado ou 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas) por conjunto de eixos, somente poderá prosseguir viagem após descarregar o excesso.

Art. 8.º A fiscalização dos limites de peso far-se-á ao longo das rodovias com a utilização de balanças fixas ou móveis.

Art. 9.º É facultado aos órgãos sob cuja jurisdição se encontrem as rodovias reduzir os limites constantes do artigo 1.º e parágrafo único do artigo 2.º, em função de suas condições específicas, mediante aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvido o Ministério dos Transportes.

Art. 10. O Ministério dos Transportes será ouvido nos casos de alteração dos limites de peso estabelecidos neste Decreto.

Art. 11. Durante os 180 (cento e oitenta) dias imediatamente seguintes ao da entrada em vigor deste Decreto, será tolerado o excesso de 1 (uma) tonelada relativamente aos limites máximos fixados nas letras b, c e d do art. 1.º.

Parágrafo único. Tolerar-se-á, também, em igual prazo, um excesso de 10% (dez por cento) sobre os limites previstos no artigo 3.º

Art. 12. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 31 de maio de 1967; 146.º da Independência e 79.º da República. — A. COSTA E SILVA, Presidente da República. — Helio Antonio Scarabótolo — Mário David Andreazza.

DECRETO N.º 70.101 — DE 2 DE FEVEREIRO DE 1972

Aprova o Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição e tendo em conta o artigo 113, § 2.º, da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, com a redação do Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, decreta:

Art. 1.º É aprovado o anexo Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI), que funcionarão junto ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), assinado pelo Ministro de Estado dos Transportes.

Parágrafo único. As Juntas de que trata este artigo são classificadas como órgãos de deliberação coletiva de 3.º grau (letra "c" do artigo 1.º do Decreto n.º 69.382, de 19 de outubro de 1971).

Art. 2.º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 2 de fevereiro de 1972; 151.º da Independência e 84.º da República. —
EMÍLIO G. MEDICI — Mário David Andreazza.

**REGIMENTO INTERNO DAS JUNTAS ADMINISTRATIVAS
DE RECURSOS DE INFRAÇÕES NO DNER**

CAPÍTULO I

**Das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações no
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem**

Art. 1.º As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI) no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) reger-se-ão pela legislação federal de trânsito e por este Regimento Interno.

§ 1.º Junto a cada Distrito Rodoviário Federal (DRF) funcionará pelo menos uma JARI que terá a mesma jurisdição do Distrito Rodoviário Federal em que estiver instalada.

§ 2.º A criação e instalação de cada JARI será proposta pelo Diretor-Geral do DNER ao Ministro dos Transportes, acompanhada de relação nominal de seus membros e respectivos suplentes a que se refere o artigo 2.º adiante.

§ 3.º A criação de mais de uma JARI num mesmo DRF ou extensão de sua jurisdição a mais de um DRF poderá ser também proposta pelo Diretor-Geral do DNER, se entender conveniente, na forma do parágrafo anterior.

SEÇÃO I

Da Composição

Art. 2.º Cada JARI compõe-se de 3 (três) membros:

- a) um Presidente, indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);
- b) um Representante do DNER;
- c) um Representante dos condutores de veículos rodoviários escolhido na forma do artigo 7.º do Decreto n.º 62.384, de 11-3-68.

§ 1.º Cada membro terá um suplente cuja nomeação obedecerá ao exigido para a dos membros efetivos.

§ 2.º Não poderá ser nomeado membro ou suplente da JARI quem participe de quaisquer Conselhos de Trânsito.

Art. 3.º Os membros e respectivos suplentes da JARI são designados pelo prazo de dois anos, permitida a recondução.

Art. 4.º Será destituído e não poderá mais ser designado para compor a JARI o membro ou suplente que:

- a) deixar de comparecer a 3 (três) sessões consecutivas sem causa justificada;
- b) reter, simultaneamente, 10 (dez) processos, além do prazo regimental, sem relatá-los;
- c) empregar, direta ou indiretamente, meios irregulares para procrastinar o exame ou o julgamento de qualquer processo ou praticar, no exercício da função, qualquer ato de favorecimento ilícito.

SEÇÃO II

Da Competência

Art. 5.º A JARI compete:

- I — julgar os recursos interpostos contra aplicação de penalidades por infração à legislação de trânsito, pelos agentes do DNER nas rodovias federais;
- II — requisitar laudos, perícias, exames, provas documentais e testemunhais para instrução e julgamento dos recursos;
- III — receber, instruir e encaminhar ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) os recursos contra suas decisões;
- IV — estabelecer a lotação e as atribuições do pessoal de sua Secretaria;
- V — entender-se com entidades públicas e privadas em matéria específica de sua alçada.

SEÇÃO III

Da Secretaria

Art. 6.º Cada JARI terá uma Secretaria com encargos administrativos de expediente, protocolo, arquivo e correspondência.

Art. 7.º A Secretaria será chefiada por um Secretário-Executivo, designado pelo Presidente.

CAPÍTULO II

Da Ordem dos Trabalhos

SEÇÃO I

Da Distribuição

Art. 8.º Os recursos apresentados à JARI serão distribuídos alternadamente e em ordem cronológica de entrada aos seus três membros que funcionarão como relatores.

Parágrafo único. Caberá ao Secretário-Executivo da JARI efetuar a distribuição do recurso em prazo não superior a 24 (vinte e quatro) horas da sua entrada no protocolo.

Art. 9.º Terão preferência para julgamento os recursos contra cassação ou apreensão da carteira de habilitação ou outro motivo justo, assim considerado pelo Relator.

Art. 10. Recebido o processo pelo relator, terá ele o prazo de 48 (quarenta e oito) horas para estudo e devolução à Secretaria para inclusão na pauta de julgamento.

§ 1.º Se entender necessário ou essencial ao julgamento do processo, poderá o relator ou o plenário solicitar diligência.

§ 2.º No caso do parágrafo anterior, caberão à Secretaria as providências cabíveis para o rápido atendimento das diligências solicitadas.

§ 3.º Atendidas as diligências, o processo retornará a quem as solicitou, procedendo este na forma do artigo 10.

Art. 11. Os processos instruídos deverão ser julgados no prazo máximo de 30 (trinta) dias consecutivos, contados da data de suas entradas na Secretaria da JARI.

Parágrafo único. Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, o Presidente da Junta poderá, de ofício ou por solicitação do recorrente, conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 12. Devolvido o processo pelo relator à Secretaria, deverá esta providenciar em 24 (vinte e quatro) horas a sua inclusão na pauta de julgamento.

SEÇÃO II

Das Sessões

Art. 13. A JARI reunir-se-á ordinariamente uma vez por semana, em dia e hora previamente fixados pelo seu Presidente, e extraordinariamente, sempre que por ele convocada ou a pedido dos outros dois membros.

Art. 14. As sessões só serão realizadas com a presença de todos os membros das juntas, efetivos ou suplentes.

Art. 15. Das sessões realizadas serão lavradas atas assinadas por todos os membros e pelo Secretário-Executivo, transcrevendo-se em cada processo a decisão correspondente.

Art. 16. No dia e hora indicados no ato de convocação e atendido o "quorum" fixado no artigo 14, o Presidente abrirá a sessão e fará observar a seguinte ordem do dia:

I — leitura, discussão e aprovação da ata da sessão anterior;

II — expediente;

III — discussão e julgamento dos recursos em pauta.

Art. 17. Anunciado o julgamento de cada processo, o Presidente dará a palavra ao respectivo Relator, que, de forma escrita ou verbal, apresentará o seu relatório e conclusões que serão debatidos a seguir.

§ 1.º Qualquer preliminar ou prejudicial será apreciada antes do mérito, deste não se conhecendo se incompatível com a decisão tomada em relação a qualquer daquelas.

§ 2.º Encerrados os debates, o Presidente colherá os votos do Relator e do outro membro e, se ocorrer empate, o seu próprio voto.

Art. 18. Não será admitida sustentação oral das partes, nos julgamentos dos processos.

Art. 19. Os processos constantes da pauta e não julgados serão automaticamente incluídos na pauta da sessão seguinte.

SEÇÃO III

Das Decisões

Art. 20. As decisões da JARI serão tomadas por maioria, cabendo ao Presidente anunciá-las após anotação na pauta de julgamento.

§ 1.º As decisões serão transcritas no processo correspondente e na ata da sessão, com simplicidade e clareza.

§ 2.º Dar-se-á conhecimento das decisões, mediante publicação no órgão oficial da União, Estado ou Território que for editado na sede do Distrito ou por escrito, sob registro postal, com aviso de recebimento ou sob protocolo.

§ 3.º O interessado ou procurador legalmente habilitado poderá tomar ciência da decisão no respectivo processo, dispensada neste caso a providência referida no parágrafo anterior.

SEÇÃO IV

Dos Recursos ao CONTRAN

Art. 21. Das decisões das JARI caberão recursos para o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Art. 22. Os recursos deverão ser interpostos mediante petição apresentada ao Presidente no prazo de 30 (trinta) dias contados da data em que o interessado tomar conhecimento da decisão recorrida na forma dos parágrafos 2.º e 3.º do artigo 20.

§ 1.º O recurso não terá efeito suspensivo e somente será admitido, no caso de aplicação de multa, feita a prova, no prazo de interposição, de depósito do valor correspondente.

§ 2.º O Presidente remeterá o recurso ao CONTRAN, com as informações que entender cabíveis, no prazo de 10 (dez) dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

CAPÍTULO III

Das Atribuições

SEÇÃO I

Do Presidente

Art. 23. Ao Presidente compete:

- I — convocar e presidir as sessões e aprovar as respectivas pautas;
- II — dirigir os trabalhos, resolver as questões de ordem, apurar votações e anotar na pauta o resultado de cada julgamento;
- III — resolver sobre divergências verificadas no texto das decisões;
- IV — assinar, nos processos, as decisões a eles correspondentes;
- V — instruir e encaminhar ao CONTRAN os recursos interpostos contra decisões da JARI;
- VI — representar ativa e passivamente perante qualquer entidade de direito público interno ou de direito privado;
- VII — convocar os suplentes nas ausências, impedimentos ou férias dos respectivos titulares;
- VIII — superintender todos os serviços, zelando pela sua boa ordem e regularidade;
- IX — designar e dispensar o Secretário-Executivo e, eventualmente, seu substituto;
- X — requisitar do DNER pessoal, instalações, mobiliário necessário ao funcionamento da JARI;
- XI — comunicar ao Diretor-Geral do DNER vacância ou renúncia ocorrida;
- XII — apresentar ao DNER relatório anual;
- XIII — ter sob sua inspeção direta todos os livros de atas e de distribuição de processos;

XIV — autorizar a restituição de documentos, a expedição de certidões, traslados ou cópias;

XV — despachar o expediente e pronunciar-se naqueles cuja audiência lhe tenha sido sollicitada;

XVI — conceder férias e expedir boletins de frequência e de merecimento;

XVII — sugerir ao DNER medidas para aperfeiçoamento dos serviços;

XVIII — cumprir e fazer cumprir o presente Regimento Interno, as leis e regulamentos em vigor.

SEÇÃO II

Dos Membros

Art. 24. Aos membros compete:

I — estudar os processos e assuntos que lhes forem submetidos;

II — apresentar relatório e votos nos processos submetidos a julgamento;

III — pedir, justificadamente, preferência para julgamento de qualquer processo;

IV — requerer, justificadamente, convocação de sessão extraordinária;

V — sugerir ao Presidente medidas para aperfeiçoamento dos serviços;

VI — cumprir o presente Regimento Interno.

SEÇÃO III

Do Secretário-Executivo

Art. 25. Ao Secretário-Executivo compete:

I — secretariar as sessões e lavrar a respectiva ata;

II — transcrever, nos processos, as decisões;

III — assessorar o Presidente nos assuntos administrativos;

IV — distribuir os processos para os membros;

V — preparar e divulgar a pauta de julgamento;

VI — atender diligências sollicitadas;

VII — preparar os expedientes que devam ser assinados pelo Presidente;

VIII — manter sob sua guarda e responsabilidade os livros de atas e de distribuição e os processos;

IX — dar conhecimento ao Presidente dos processos com prazos vencidos;

X — atender e orientar as partes;

XI — organizar e manter atualizados registros e ementários das decisões da JARI e do CONTRAN;

XII — coligir, registrar e classificar a legislação, a jurisprudência administrativa e judicial de interesse da JARI;

XIII — subscrever as certidões, traslados e cópias requeridas depois de autorizadas pelo Presidente;

XIV — registrar o comparecimento dos membros às sessões;

XV — cumprir o presente Regimento Interno;

XVI — exercer quaisquer outras atribuições determinadas pelo Presidente.

CAPÍTULO IV

Dos Impedimentos e das Substituições

Art. 26 — O Presidente e os membros serão substituídos nas faltas, impedimentos, vacâncias ou renúncias, pelos respectivos suplentes.

§ 1.º — No caso de vacância ou renúncia do titular, o suplente completará o período estabelecido no artigo 3.º

§ 2.º — Se a vacância ou renúncia ocorrer nos primeiros 21 (vinte e um) meses do período, o Presidente solicitará do Diretor-Geral do DNER a indicação de novo membro.

Art. 27 — O Secretário-Executivo será substituído em suas faltas ou impedimentos por servidor designado pelo Presidente.

Art. 28 — Os membros deverão declarar-se impedidos de estudar, funcionar, discutir e votar em processo de seu interesse ou de interesse de pessoa física ou jurídica com a qual possua qualquer vínculo direto ou indireto, especialmente:

I — quando o processo envolver interesse direto ou indireto de parente consanguíneo até o terceiro grau;

II — quando tiver interesse particular na decisão.

Parágrafo único — Declarado o impedimento, este será feito por escrito no processo, que será devolvido à Secretaria para nova distribuição.

CAPÍTULO V

Disposições Gerais

Art. 29 — Os membros da JARI e seu Secretário-Executivo farão jus a gratificação de presença até o máximo de oito sessões por mês, nos termos do Decreto n.º 69.382, de 19 de outubro de 1971.

Parágrafo único — As JARI são classificadas como órgãos de deliberação coletiva de 3.º grau.

Art. 30 — As despesas necessárias ao funcionamento das JARI serão efetuadas com os recursos do DNER.

Art. 31 — Os casos omissos deste Regimento Interno serão dirimidos pelo Diretor-Geral do DNER.

Mário David Andreazza

DO de 3-2-72, pág. 1.037.

DECRETO N.º 72.873 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1973

Dispõe sobre a reorganização da estrutura do Conselho Nacional de Trânsito, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, incisos III e V, da Constituição, e tendo em vista o disposto no Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, e Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968, decreta:

Art. 1.º O Conselho Nacional de Trânsito — CONTRAN é órgão central e coordenador do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 2.º O Conselho Nacional de Trânsito será administrado por um Presidente, especialista em Trânsito, de nível superior, nomeado em comissão pelo Presidente da República.

Art. 3.º Ao Conselho Nacional de Trânsito, órgão com autonomia administrativa e técnica, sediado no Distrito Federal, diretamente subordinado ao Ministro da Justiça, compete estabelecer normas, controlar, coordenar, orientar e executar a política do Sistema Nacional de Trânsito em todo o território nacional.

Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito compor-se-á dos seguintes órgãos:

I — Plenário

II -- Gabinete do Presidente

III — Coordenação Técnica

IV -- Coordenação-Geral de Trânsito

1 — Secretaria

2 -- Coordenação de Orientação e Controle

2.1 — Divisão de Engenharia e Orientação

2.2 — Divisão de Pesquisa e Controle

2.3 — Centro de Treinamento e Aperfeiçoamento de Trânsito

3 — Coordenação de Apoio Administrativo

3.1 — Serviço de Orçamento e Finanças

3.2 -- Serviço Administrativo.

Art. 5.º A Coordenação-Geral será administrada por um Coordenador-Geral; as Coordenações por Coordenadores; as Divisões e o Centro, por Diretores; o Gabinete, por Chefe-de-Gabinete, todos nomeados em comissão pelo Presidente da República.

§ 1.º O Presidente terá como auxiliares diretos um Chefe-de-Gabinete, um Secretário, e Assessores; o Coordenador-Geral, um Secretário e Assessores; cada Coordenador, um Secretário e Assessores; cada Diretor, um Secretário e dois Assistentes.

§ 2.º Os componentes da Coordenação Técnica serão especialistas nas áreas de atuação do CONTRAN.

§ 3.º Os titulares dos cargos em comissão e os assessores serão escolhidos dentre pessoas cuja especialização profissional relacionada com as finalidades do órgão esteja comprovada.

Art. 6.º É considerado extinto, por transformação, o Departamento Nacional de Trânsito, passando a integrar a Coordenação-Geral de Trânsito, com a absorção do respectivo acervo, documentação e atribuições.

Art. 7.º O Ministro da Justiça aprovará o Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito, no qual serão definidas as finalidades, organização, competência e atribuição do pessoal das unidades que o integram, respeitado o disposto na Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, com as modificações do Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967.

Art. 8.º A Carteira de Identidade Funcional, expedida pela Coordenação-Geral de Trânsito, confere ao seu portador franco acesso aos locais sob fiscalização de trânsito e tem fé pública em todo o território nacional.

Art. 9.º Fica o Ministro da Justiça autorizado a expedir atos que se fizerem necessários à aplicação do presente Decreto.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 4 de outubro de 1973; 152.º da Independência e 85.º da República. —
EMÍLIO G. MÉDICI — Alfredo Buzaid.

III — LEGISLAÇÃO CORRELATA

1 — DISPOSIÇÕES PENAIS E PROCESSUAIS PENAIS

CÓDIGO PENAL

(Decreto-Lei n.º 1.004/69, com as alterações introduzidas em 1973)

Art. 95. Ao condenado por crime cometido no exercício abusivo de sua profissão ou com grave transgressão de seus deveres profissionais deve o juiz proibir, pelo prazo de um a dez anos, que continue a exercer a profissão, desde que, pela apreciação conjunta das circunstâncias do fato e dos antecedentes e condições do condenado, se deva presumir que este voltará à prática de crime semelhante.

Interdição de exercício de profissão.

§ 1.º O prazo de interdição se conta do dia em que termina a execução da pena privativa de liberdade ou da medida de segurança detentiva, ou da data da suspensão condicional da pena ou da concessão de livramento ou desinternação condicionais.

§ 2.º Durante a interdição, não pode o condenado fazer exercer por outrem, sob suas ordens ou instruções, a profissão de que se trate.

§ 3.º Antes de expirado o prazo, deve cessar a interdição, se demonstrada a intercorrente desnecessidade dela.

§ 4.º A interdição de profissão, nos termos deste artigo e seus parágrafos, é aplicável ainda quando o autor do fato vem a ser absolvido por inimizabilidade.

Art. 96. Ao condenado por crime cometido na direção ou relacionadamente à direção de veículos motorizados deve ser cassada a licença para dirigir veículo, pelo prazo mínimo de um ano, se as circunstâncias do caso ou os antecedentes do condenado revelam a sua inaptidão para essa atividade.

Cassação de licença para dirigir veículos

§ 1.º O prazo de interdição inicia-se na conformidade do disposto no § 1.º do artigo anterior.

§ 2.º Se, antes de expirado o prazo estabelecido, é averiguada a cessação do perigo condicionante da interdição, esta é revogada; mas, por outro lado, se o perigo persiste ao termo do prazo, prorroga-se este enquanto não cessa aquele.

§ 3.º A cassação da licença deve ser determinada ainda no caso de absolvição do réu em razão de inimputabilidade.

PARTE ESPECIAL

TÍTULO I

Dos Crimes Contra a Pessoa

CAPÍTULO I

Dos crimes contra a vida

Art. 120. Matar alguém:

Homicídio simples

Pena - reclusão, de seis a vinte anos.

§ 1.º Se o agente comete o crime impellido por motivo de relevante valor social ou moral, ou sob o domínio

Minoração facultativa da pena

de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima, o juiz pode reduzir a pena, de um sexto a um terço.

§ 2.º Se o homicídio é cometido:

Homicídio qualificado

I — por motivo fútil;

II — mediante paga ou promessa de recompensa, por cupidez, para excitar ou saciar desejos sexuais, ou por outro motivo torpe;

III — com emprego de veneno, asfixia, tortura, fogo, explosivo, ou outro meio dissimulado ou cruel, ou de que possa resultar perigo comum;

IV — à traição, de emboscada, com surpresa ou mediante outro recurso insidioso, que dificultou ou tornou impossível a defesa da vítima;

V — para facilitar ou assegurar a execução, a ocultação, a impunidade ou vantagem de outro crime:

Pena — reclusão, de doze a trinta anos.

§ 3.º Se o homicídio é culposo:

Homicídio culposo

Pena — detenção, de um a quatro anos.

§ 4.º A pena pode ser agravada se o homicídio culposo resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima.

Aumento de pena

§ 5.º Se, em consequência de uma só ação ou omissão culposa, ocorre morte de mais de uma pessoa ou também lesões corporais em outras pessoas, a pena é aumentada de um sexto até metade.

Multiplicidade de vítimas

.....

CAPÍTULO II

Da lesão corporal

Art. 131. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

Lesão leve

Pena — detenção, de três meses a um ano.

§ 1.º Se se produz, dolosamente, perigo de vida, debilidade permanente de membro, sentido ou função, ou incapacidade para as ocupações habituais por mais de trinta dias:

Lesão grave

Pena — reclusão, até cinco anos.

§ 2.º Se se produz, dolosamente, enfermidade incurável, perda ou inutilização de membro, sentido ou função, incapacidade permanente para o trabalho, ou deformidade duradoura:

Lesões qualificadas pelo resultado

Pena — reclusão, de dois a oito anos.

§ 3.º Se os resultados previstos nos §§ 1.º e 2.º forem causados culposamente, a pena será de detenção, de um a quatro anos; se da lesão resultar morte e as circunstâncias evidenciarem que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena será de reclusão, até oito anos.

Minoração facultativa de pena

§ 4.º Se o agente comete o crime impellido por motivo de relevante valor social ou moral, ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provoca-

ção da vítima, o juiz pode reduzir a pena, de um sexto a um terço.

§ 5.º No caso de lesões leves, se estas são reciprocas, ou quando ocorre qualquer das hipóteses do parágrafo anterior, o juiz pode substituir a pena de detenção pela de pagamento de dois a cinco dias-multa, ou deixar de aplicar qualquer pena.

Art. 132. Se a lesão é culposa:

Pena — detenção, de dois meses a um ano.

Parágrafo único. A pena é aumentada de um terço se ocorre qualquer das hipóteses do § 4.º do art. 120.

Art. 133. Se a lesão corporal é leve, somente se procede mediante representação.

Substituição de pena

Lesão culposa

Aumento de pena

Ação penal

CAPÍTULO IV

Da periclitación da vida ou da saúde

Art. 134. Expor a vida ou saúde de outrem a perigo direto e iminente:

Perigo para a vida ou saúde

Pena — detenção, de três meses a um ano, se o fato não constitui crime mais grave.

Art. 137. Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a criança abandonada ou extraviada, ou a inválido ou ferido ao desamparo, ou a pessoa em grave e iminente perigo; ou não pedir, nesses casos, desde que possível e oportuno, o socorro da autoridade pública:

Omissão de socorro

Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento de dez a quarenta dias-multa.

§ 1.º A pena é detenção, de seis meses a dois anos, se a natureza do socorro necessitado pela vítima corresponde às habilitações profissionais do cmitente.

Forma qualificada

§ 2.º A pena é aumentada de metade se da omissão resulta lesão grave, e triplicada, se resulta morte.

Aumento de pena

Art. 287. Dirigir veiculo motorizado na via pública, encontrando-se em estado de embriaguez por bebida alcoólica ou qualquer outro inebriante:

Embriaguez ao volante

Pena — detenção, de três meses a um ano, ou pagamento de dez a quarenta dias-multa.

Art. 288. Violar regra do regulamento de trânsito, expondo a grave perigo a incolumidade de outrem:

Perigo resultante de violação de regra de trânsito

Pena — detenção, de um a seis meses, ou pagamento de dez a trinta dias-multa.

CAPÍTULO III

Da falsidade documental

Art. 327. Falsificar, no todo ou em parte, fabricando ou adulterando, documento público, com o propósito de obter, para si ou para outrem, vantagem ilícita ou de prejudicar direito ou interesse alheio:

Falsificação de documento público

Pena — reclusão, de dois a seis anos, e pagamento de quinze a trinta dias-multa.

Parágrafo único. Para os efeitos penais, equiparam-se a documento público os emanados de entidade de direito público, de empresa pública, autarquia, sociedade de economia mista ou fundação instituída pelo Poder Público, o título ao portador ou transmissível por endosso, as ações de empresa industrial ou sociedade comercial, os livros mercantis e o testamento particular.

Documento público por equiparação

Art. 328. Falsificar, no todo ou em parte, fabricando ou adulterando, documento particular, com o propósito de obter vantagem ilícita, para si ou para outrem, ou de prejudicar direito ou interesse alheio:

Falsificação de documento particular

Pena — reclusão, até cinco anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Art. 329. Omitir, em documento público ou particular, declaração que dele devia constar, ou nele inserir ou fazer inserir declaração falsa ou diversa da que devia ser escrita, com o fim de prejudicar direito, criar obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante:

Falsidade ideológica

Pena — reclusão, até cinco anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa, se o documento é público, e reclusão, até três anos, e pagamento de cinco a dez dias-multa, se o documento é particular.

TÍTULO XI

Dos Crimes Contra a Administração Pública

CAPÍTULO II

Dos crimes praticados por particular contra a administração em geral

Art. 366. Usurpar o exercício de cargo, função ou emprego público:

Usurpação de cargo, função ou emprego público

Pena — detenção, de três meses a dois anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Parágrafo único. Se do fato o agente auferir vantagem:

Forma qualificada

Pena — reclusão, de dois a cinco anos, e pagamento quinze a trinta dias-multa.

Art. 367. Opor-se à execução de ato legal, mediante violência ou ameaça a funcionário competente para executá-lo ou a quem lhe esteja prestando auxílio;

Resistência

Pena — detenção, de dois meses a dois anos.

§ 1.º Se o ato, em razão da resistência, não se executa:

Forma qualificada

Pena — reclusão, até três anos.

§ 2.º As penas deste artigo são aplicáveis sem prejuízo da correspondente à violência.

Bressalva da pena relativa à violência

Art. 368. Desobedecer a ordem legal emanada de funcionário público:

Desobediência

Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento de cinco a dez dias-multa.

Art. 369. Desacatar funcionário público no exercício da função ou em razão dela: Pena — detenção, de seis meses a dois anos, ou pagamento de dez a trinta dias-multa.	Desacato
Art. 370. Obter, para si ou para outrem, vantagem ou promessa de vantagem, a pretexto de influir em funcionário público no exercício da função: Pena — reclusão, até cinco anos, e pagamento de quinze a quarenta dias-multa. Parágrafo único. A pena é aumentada de um terço, se o agente alega ou insinua que a vantagem é também destinada ao funcionário.	Tráfico de influência
Art. 371. Oferecer ou prometer vantagem indevida a funcionário público, para determiná-lo a praticar, omitir ou retardar ato de ofício: Pena -- reclusão, até oito anos, e pagamento de quinze a trinta dias-multa. Parágrafo único. A pena é aumentada de um terço, se, em razão da vantagem ou promessa, o funcionário retarda ou omite ato de ofício, ou o pratica infringindo dever funcional.	Aumento de pena
.....	Corrupção ativa
.....	Aumento de pena
CAPITULO III	
Dos crimes contra a administração da justiça	
Art. 376 — Dar causa à instauração de investigação policial ou de processo judicial contra alguém, imputando-lhe crime de que o sabe inocente: Pena — reclusão, de dois a oito anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa. § 1.º — A pena é agravada, se o agente se serve do anonimato ou de nome suposto. § 2.º — Se a falsa imputação é de prática de contra-venção: Pena — detenção, de três meses a um ano, e pagamento de três a dez dias-multa.	Denunciação caluniosa
Art. 377 — Provocar a ação de autoridade, comunicando-lhe a ocorrência de crime ou de contra-venção que sabe não se ter verificado: Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento de cinco a dez dias-multa.	Agravação de pena
Art. 378 — Acusar-se, perante a autoridade pública, de crime inexistente ou praticado por outrem: Pena -- detenção, de três meses a dois anos, ou pagamento de cinco a quinze dias-multa.	Falsa imputação de contra-venção
Art. 379 — Fazer afirmação falsa, ou negar ou calar a verdade, como testemunha, perito, tradutor ou intérprete em inquérito policial, processo administrativo ou judicial, em juízo arbitral ou inquérito de comissão parlamentar: Pena — reclusão, até três anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa. § 1.º Se o crime é cometido com o fim de obter prova destinada a produzir efeito em processo penal, as penas	Comunicação falsa de crime ou contra-venção
	Auto-acusação falsa
	Falso testemunho ou falsa perícia
	Aumento de pena

são aplicadas em dobro, e, se intervém suborno, aumentam-se de um terço.

§ 2.º O fato deixa de ser punível se, antes da sentença, o agente se retrata ou declara a verdade.

Art. 380 — Dar, oferecer ou prometer dinheiro ou qualquer outra vantagem a testemunha, perito, tradutor ou intérprete, para fazer afirmação falsa, negar ou calar a verdade em depoimento, pericia, tradução, ou interpretação, ainda que a oferta não seja aceita:

Pena — reclusão, até quatro anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Parágrafo único. Se o crime é cometido com o fim de obter prova destinada a produzir efeito em processo penal, aplica-se a pena em dobro.

Art. 381 — Usar de violência ou grave ameaça, com o fim de favorecer interesse próprio ou alheio, contra autoridade, parte, ou qualquer outra pessoa que funciona ou é chamada a intervir em inquérito policial, processo administrativo ou judicial, em juízo arbitral ou inquérito de comissão parlamentar:

Pena — reclusão, até quatro anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Art. 382 — Fazer pela imprensa, rádio ou televisão, antes da intercorrência de decisão definitiva em processo penal, comentário com o fim de exercer pressão relativamente a declarações de testemunhas ou a decisão judicial:

Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento de vinte a sessenta dias-multa.

Art. 383 — Fraudar execução, alienando, desviando ou danificando bens, ou simulando dívidas:

Pena — detenção, de seis meses a dois anos, ou pagamento de dez a vinte dias-multa.

Parágrafo único. Somente se procede mediante queixa, salvo se o crime for praticado contra entidade de direito público, empresa pública, autarquia, sociedade de economia mista ou fundação instituída pelo Poder Público.

Art. 385. Fazer justiça pelas próprias mãos, para satisfazer pretensão, embora legítima, salvo quando a lei o permite:

Pena — detenção, até um mês, ou pagamento de cinco a dez dias-multa, sem prejuízo da correspondente à violência acaso empregada.

Parágrafo único. Se não há emprego de violência, somente se procede mediante queixa.

Art. 386 — Subtrair, suprimir ou danificar coisa própria, que se acha em poder de terceiro, por determinação judicial ou convenção:

Pena — detenção, de seis meses a dois anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Art. 387 — Inovar artificialmente, na pendência de processo civil ou administrativo, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, com o fim de induzir a erro o juiz ou perito:

Pena — detenção, de três meses a dois anos, e pagamento de cinco a vinte dias-multa.

Retratação

Corrupção ativa de testemunha ou perito

Aumento de pena

Coação no curso de processo

Coação indireta no curso do processo

Fraude à execução

Ação penal

Exercício arbitrário das próprias razões

Ação penal

Subtração, supressão ou danificação de coisa própria no legítimo poder de terceiro

Fraude processual

Parágrafo único. Se a inovação se destina a produzir efeito em processo penal, ainda que não iniciado, as penas aplicam-se em dobro.

Aumento de pena

Art. 338 — Auxiliar a subtrair-se à ação de autoridade pública autor de crime a que é cominada pena de reclusão:

Favorecimento pessoal

Pena — detenção, de um a dois meses, e pagamento de três a quinze dias-multa.

§ 1.º — Se ao crime é cominada pena de detenção:

Pena — detenção, até três meses, e pagamento de três a dez dias-multa.

§ 2.º — Se quem presta o auxílio é ascendente, descendente, cônjuge ou irmão do criminoso, fica isento de pena.

Isenção de pena

Art. 389 — Prestar a criminoso, fora dos casos de co-autoria ou de receptação, auxílio destinado a tornar seguro o proveito do crime:

Favorecimento real

Pena — detenção, de um a seis meses, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Art. 390 — Ordenar ou executar medida privativa de liberdade individual, sem as formalidades legais ou com abuso de poder:

Exercício arbitrário ou abuso de poder

Pena — detenção, de um mês a um ano.

Parágrafo único. Na mesma pena incorre o funcionário que:

I — ilegalmente recebe e recolhe alguém a prisão, ou a estabelecimento destinado à execução de pena privativa de liberdade ou de medida de segurança detentiva;

II — prolonga a execução de pena ou de medida de segurança detentiva, deixando de expedir, em tempo oportuno, ou executar imediatamente, a ordem de liberdade;

III — submete pessoa que está sob sua guarda ou custódia a vexame ou a constrangimento não autorizado por lei.

Art. 391 — Promover ou facilitar a fuga de pessoa legalmente presa ou submetida a medida de segurança detentiva:

Fuga de preso ou internado

Pena — detenção, de seis meses a dois anos.

§ 1.º — Se o crime é praticado a mão armada ou por mais de uma pessoa, ou mediante arrombamento, a pena é reclusão, de dois a seis anos.

§ 2.º — Se há emprego de violência contra pessoa, aplica-se, também, a pena correspondente à violência.

§ 3.º — A pena é reclusão, até quatro anos, se o crime é praticado por pessoa sob cuja guarda ou custódia está o preso ou o internado.

§ 4.º — No caso de culpa do funcionário incumbido da guarda ou custódia, aplica-se a pena de detenção, de três meses a um ano, ou pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Modalidade culposa

LEI DAS CONTRAVENÇÕES PENAIS

.....
 Art. 32. Dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública, ou embarcação a motor em águas públicas:

Falta de habilitação para dirigir veículo

Pena — multa, de duzentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

.....
 Art. 34. Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:

Condução perigosa de veículo na via pública

Pena — prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de trezentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

.....
 Art. 36. Deixar de colocar na via pública sinal ou obstáculo, determinado em lei ou pela autoridade e destinado a evitar perigo a transeuntes:

Sinais de perigo

Pena — prisão simples, de dez dias a dois meses, ou multa, de duzentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

Parágrafo único — Incorre na mesma pena quem:

a) apaga sinal luminoso, destrói ou remove sinal de outra natureza ou obstáculo destinado a evitar perigo a transeuntes;

b) remove qualquer outro sinal de serviço público.

.....
 Art. 38. Provocar, abusivamente, emissão de fumaça, vapor ou gás, que possa ofender ou molestar alguém:

Emissão de fumaça, vapor ou gás

Pena — multa, de duzentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

.....
 Art. 42. Perturbar alguém, o trabalho ou o sossego alheios:

Perturbação do trabalho ou do sossego alheios

.....
 III — abusando de instrumentos sonoros ou sinais acústicos;

.....
 Art. 62. Apresentar-se publicamente em estado de embriaguez, de modo que cause escândalo ou ponha em perigo a segurança própria ou alheia:

Embriaguez

Pena — prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de duzentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

Parágrafo único. Se habitual a embriaguez, o contraventor é internado em casa de custódia e tratamento.

CÓDIGO DE PROCESSO PENAL

.....
 Art. 6.º Logo que tiver conhecimento da prática de infração penal, a autoridade policial deverá:

I — se possível e conveniente, dirigir-se ao local, providenciando para que se não alterem o estado e conservação das coisas, enquanto necessário;

II — apreender os instrumentos e todos os objetos que tiverem relação com o fato;

III — colher todas as provas que servirem para o esclarecimento do fato e suas circunstâncias;

IV — ouvir o ofendido;

V — ouvir o indiciado, com observância, no que for aplicável, do disposto no Capítulo III do Título VII deste Livro, devendo o respectivo termo ser assinado por duas testemunhas que lhe tenham ouvido a leitura;

VI — proceder a reconhecimento de pessoas e coisas e a acareações;

VII — determinar, se for caso, que se proceda a exame de corpo de delito e a quaisquer outras perícias;

VIII — ordenar a identificação do indiciado pelo processo dactiloscópico, se possível, e fazer juntar aos autos sua folha de antecedentes;

IX — averiguar a vida pregressa do indiciado, sob o ponto de vista individual, familiar e social, sua condição econômica, sua atitude e estado de ânimo antes e depois do crime e durante ele, e quaisquer outros elementos que contribuam para a apreciação do seu temperamento e caráter.

Art. 8.º Havendo prisão em flagrante, será observado o disposto no Capítulo II do Título IX deste Livro.

Art. 9.º Todas as peças do inquérito policial serão num só processado, reduzidas a escrito ou datilografadas e, neste caso, rubricadas pela autoridade.

Art. 10. O inquérito deverá terminar no prazo de 10 dias, se o indiciado tiver sido preso, em flagrante, ou estiver preso preventivamente, contado o prazo, nesta hipótese, a partir do dia em que se executar a ordem de prisão, ou no prazo de 30 dias, quando estiver solto, mediante fiança ou sem ela.

§ 1.º A autoridade fará minucioso relatório do que tiver sido apurado e enviará os autos ao juiz competente.

§ 2.º No relatório poderá a autoridade indicar testemunhas que não tiverem sido inquiridas, mencionando o lugar onde possam ser encontradas.

§ 3.º Quando o fato for de difícil elucidação, e o indiciado estiver solto, a autoridade poderá requerer ao juiz a devolução dos autos, para ulteriores diligências, que serão realizadas no prazo marcado pelo juiz.

Art. 63. Transitada em julgado a sentença condenatória, poderão promover-lhe a execução, no juízo cível, para o efeito da reparação do dano, o ofendido, seu representante legal ou seus herdeiros.

Art. 64. Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, a ação para ressarcimento do dano poderá ser proposta no juízo cível, contra o autor do crime e, se for caso, contra o responsável civil.

Parágrafo único. Intentada a ação penal, o juiz da ação cível poderá suspender o curso desta, até o julgamento definitivo daquela.

Art. 65. Faz coisa julgada no cível a sentença penal que reconhecer ter sido o ato praticado em estado de necessidade, em legítima defesa, em estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito.

Art. 66. Não obstante a sentença absolutória no juízo criminal, a ação cível poderá ser proposta quando não tiver sido, categoricamente, reconhecida a inexistência material do fato.

Art. 67. Não impedirão igualmente a propositura da ação cível:

I — o despacho de arquivamento do inquérito ou das peças de informação;

II — a decisão que julgar extinta a punibilidade;

III — a sentença absolutória que decidir que o fato imputado não constitui crime.

Art. 68. Quando o titular do direito à reparação do dano for pobre (art. 32, §§ 1.º e 2.º), a execução da sentença condenatória (art. 63) ou a ação civil (art. 64) será promovida, a seu requerimento, pelo Ministério Público.

Art. 74. A competência pela natureza da infração será regulada pelas leis de organização judiciária, salvo a competência privativa do Tribunal do Júri.

§ 1.º Compete ao Tribunal do Júri o julgamento dos crimes previstos nos arts. 121, § 1.º, 121, § 2.º, 122, parágrafo único, 123, 124, 125, 126 e 127 do Código Penal, consumados ou tentados.

§ 2.º Se, iniciado o processo perante um juiz, houver desclassificação para infração da competência de outro, a este será remetido o processo, salvo se mais graduada for a jurisdição do primeiro, que, em tal caso, terá sua competência prorrogada.

§ 3.º Se o juiz da pronúncia desclassificar a infração para outra atribuída à competência de juiz singular, observar-se-á o disposto no art. 410; mas, se a desclassificação for feita pelo próprio Tribunal do Júri, a seu presidente caberá proferir a sentença (art. 492, § 2.º).

Art. 158. Quando a infração deixar vestígios, será indispensável o exame de corpo de delito, direto ou indireto, não podendo supri-lo a confissão do acusado.

Art. 159. Os exames de corpo de delito e as outras perícias serão, em regra, feitos por peritos oficiais.

§ 1.º Não havendo peritos oficiais, o exame será feito por duas pessoas idôneas, escolhidas de preferência as que tiverem habilitação técnica.

§ 2.º Os peritos não oficiais prestarão o compromisso de bem e fielmente desempenhar o encargo.

Art. 160. Os peritos descreverão minuciosamente o que examinarem e responderão aos quesitos formulados.

Parágrafo único — Se os peritos não puderem formar logo juízo seguro ou fazer relatório completo do exame, ser-lhes-á concedido prazo até cinco dias. Em casos especiais, esse prazo poderá ser prorrogado, razoavelmente, a requerimento dos peritos.

Art. 161. O exame de corpo de delito poderá ser feito em qualquer dia e a qualquer hora.

Art. 162. A autópsia será feita pelo menos seis horas depois do óbito, salvo se os peritos, pela evidência dos sinais de morte, julgarem que possa ser feita antes daquele prazo, o que declararão no auto.

Parágrafo único. Nos casos de morte violenta, bastará o simples exame externo do cadáver, quando não houver infração penal que apurar, ou quando as lesões externas permitirem precisar a causa da morte e não houver necessidade de exame interno para a verificação de alguma circunstância relevante.

Art. 163. Em caso de exumação para exame cadavérico, a autoridade providenciará para que, em dia e hora previamente marcados, se realize a diligência, da qual se lavrará auto circunstanciado.

Parágrafo único. O administrador de cemitério público ou particular indicará o lugar da sepultura, sob pena de desobediência. No caso de recusa ou de falta de quem indique a sepultura, ou de encontrar-se o cadáver em lugar não destinado a inumações, a autoridade procederá às pesquisas necessárias, o que tudo constará do auto.

Art. 164. Os cadáveres serão, sempre que possível, fotografados na posição em que forem encontrados.

Art. 165. Para representar as lesões encontradas no cadáver, os peritos, quando possível, juntarão ao laudo do exame provas fotográficas, esquemas ou desenhos, devidamente rubricados.

Art. 166. Havendo dúvida sobre a identidade do cadáver exumado, proceder-se-á ao reconhecimento pelo Instituto de Identificação e Estatística ou repartição congênere ou pela inquirição de testemunhas, lavrando-se auto de reconhecimento e de identidade, no qual se descreverá o cadáver, com todos os sinais e indicações.

Parágrafo único. Em qualquer caso, serão arrecadados e autenticados todos os objetos encontrados, que possam ser úteis para a identificação do cadáver.

Art. 167. Não sendo possível o exame de corpo de delito, por haverem desaparecido os vestígios, a prova testemunhal poderá suprir-lhe a falta.

Art. 168. Em caso de lesões corporais, se o primeiro exame pericial tiver sido incompleto, proceder-se-á a exame complementar por determinação da autoridade policial ou judiciária, de ofício, ou a requerimento do Ministério Público, do ofendido ou do acusado, ou de seu defensor.

§ 1.º No exame complementar, os peritos terão presente o auto de corpo de delito, a fim de suprir-lhe a deficiência ou retificá-lo.

§ 2.º Se o exame tiver por fim precisar a classificação do delito no art. 129, § 1.º, n.º 1, do Código Penal, deverá ser feito logo que decorra o prazo de 30 dias, contado da data do crime.

§ 3.º A falta de exame complementar poderá ser suprida pela prova testemunhal.

Art. 169. Para o efeito de exame do local onde houver sido praticada a infração, a autoridade providenciará imediatamente para que não se altere o estado das coisas até à chegada dos peritos, que poderão instruir seus laudos com fotografias, desenhos ou esquemas elucidativos.

Art. 301. Qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito.

Art. 302. Considera-se em flagrante delito quem:

I — está cometendo a infração penal;

II — acaba de cometê-la;

III — é perseguido, logo após, pela autoridade, pelo ofendido ou por qualquer pessoa, em situação que faça presumir ser autor da infração;

IV — é encontrado, logo depois, com instrumentos, armas, objetos ou papéis que façam presumir ser ele autor da infração.

Art. 303. Nas infrações permanentes, entende-se o agente em flagrante delito enquanto não cessar a permanência.

Art. 304. Apresentado o preso à autoridade competente, ouvirá esta o condutor e as testemunhas que o acompanharem e interrogará o acusado sobre a imputação que lhe é feita, lavrando-se auto, que será por todos assinado.

§ 1.º Resultando das respostas fundada suspeita contra o conduzido, a autoridade mandará recolhê-lo à prisão, exceto no caso de livrar-se solto ou de prestar fiança, e prosseguirá nos autos do inquérito ou processo, se para isso for competente; se não o for, enviará os autos à autoridade que o seja.

§ 2.º A falta de testemunhas da infração não impedirá o auto de prisão em flagrante, mas, nesse caso, com o condutor, deverão assiná-lo pelo menos duas pessoas que hajam testemunhado a apresentação do preso à autoridade.

§ 3.º Quando o acusado se recusar a assinar, não souber ou não puder fazê-lo, o auto de prisão em flagrante será assinado por duas testemunhas, que lhe tenham ouvido a leitura, na presença do acusado, do condutor e das testemunhas.

Art. 305. Na falta ou no impedimento do escrivão, qualquer pessoa designada pela autoridade lavrará o auto, depois de prestado o compromisso legal.

Art. 306. Dentro em vinte e quatro horas depois da prisão, será dada ao preso nota de culpa assinada pela autoridade, com o motivo da prisão, o nome do condutor e os das testemunhas.

Parágrafo único. O preso passará recibo da nota de culpa, o qual será assinado por duas testemunhas, quando ele não souber, não puder ou não quiser assinar.

Art. 307. Quando o fato for praticado em presença da autoridade, ou contra esta, no exercício de suas funções, constarão do auto a narração desse fato, a voz de prisão, as declarações que fizer o preso e os depoimentos das testemunhas, sendo tudo assinado pela autoridade, pelo preso e pelas testemunhas e remetido imediatamente ao juiz a quem couber tomar conhecimento do fato delituoso, se não o for a autoridade que houver presidido o auto.

Art. 308. Não havendo autoridade no lugar em que se tiver efetuado a prisão, o preso será logo apresentado à do lugar mais próximo.

Art. 309. Se o réu se livrar solto, deverá ser posto em liberdade, depois de lavrado o auto de prisão em flagrante.

Art. 310. Quando o juiz verificar pelo auto de prisão em flagrante que o agente praticou o fato nas condições do art. 19, n.ºs I, II ou III do Código Penal, poderá, depois de ouvir o Ministério Público, conceder ao réu liberdade provisória, mediante termo de comparecimento, a todos os atos do processo, sob pena de revogação.

Art. 531. O processo das contravenções terá forma sumária, iniciando-se pelo auto de prisão em flagrante ou mediante portaria expedida pela autoridade policial ou pelo juiz de ofício ou a requerimento do Ministério Público.

Art. 532. No caso de prisão em flagrante, observar-se-á o disposto no art. 304 e, quando for possível, o preceito do art. 261, sendo ouvidas, no máximo, três testemunhas.

Art. 533. Na portaria que der início ao processo, a autoridade policial ou o juiz ordenará a citação do réu para se ver processar até julgamento final, e designará dia e hora para a inquirição das testemunhas, cujo número não excederá de três.

§ 1.º Se for desconhecido o paradeiro do réu ou este se ocultar para evitar a citação, esta será feita mediante edital, com o prazo de cinco dias.

§ 2.º Se o processo correr perante o juiz, o órgão do Ministério Público será cientificado do dia e da hora designada para a instrução.

§ 3.º A inquirição de testemunhas será precedida de qualificação do réu, se este comparecer, e do respectivo termo deverá constar a declaração do domicílio, de acordo com o disposto no artigo seguinte. Se o réu não comparecer, serão ouvidas as testemunhas, presente o defensor que lhe for nomeado.

§ 4.º Depois de qualificado o réu, proceder-se-á à intimação a que se refere o artigo seguinte.

Art. 534. O réu preso em flagrante, quando se livrar solto, independentemente de fiança, ou for admitido a prestá-la, será, antes de posto em liberdade, intimado a declarar o domicílio onde será encontrado, no lugar da sede do juízo do processo, para o efeito de intimação.

Art. 535. Lavrado o auto de prisão em flagrante ou, no caso de processo iniciado em virtude de portaria expedida pela autoridade policial, inquirida a última testemunha, serão os autos remetidos ao juiz competente, no prazo de dois dias.

§ 1.º Se, porém, a contravenção deixar vestígios ou for necessária produção de outras provas, a autoridade procederá desde logo às buscas, apreensões, exames, acareações ou outras diligências necessárias.

§ 2.º Todas as diligências deverão ficar concluídas até cinco dias após a inquirição da última testemunha.

Art. 536. Recebidos os autos da autoridade policial, ou prosseguindo no processo, se tiver sido por ele iniciado, o juiz, depois de ouvido, dentro do prazo improrrogável de 24 horas, o órgão do Ministério Público, procederá ao interrogatório do réu.

Art. 537. Interrogado o réu, ser-lhe-á concedido, se o requerer, o prazo de três dias para apresentar defesa, arrolar testemunhas até o máximo de três e requerer diligências.

Parágrafo único. Não comparecendo o réu, o prazo será concedido ao defensor nomeado, se o requerer.

Art. 538. Após o tríduo para a defesa, os autos serão conclusos ao juiz, que, depois de sanadas as nulidades, mandará proceder às diligências indispensáveis ao esclarecimento da verdade, quer tenham sido requeridas, quer não, e marcará para um dos oito dias seguintes a audiência de julgamento, cientificados o Ministério Público, o réu e seu defensor.

§ 1.º Se o réu for revel, ou não for encontrado no domicílio indicado (arts. 533, § 3.º, e 534), bastará para a realização da audiência a intimação do defensor nomeado ou por ele constituído.

§ 2.º Na audiência, após a inquirição das testemunhas de defesa, será dada a palavra, sucessivamente, ao órgão do Ministério Público e ao defensor do réu ou a este, quando tiver sido admitido a defender-se, pelo tempo de vinte minutos para cada um, prorrogável por mais dez, a critério do juiz, que em seguida proferirá a sentença.

§ 3.º Se o juiz não se julgar habilitado a proferir decisão, ordenará que os autos lhe sejam imediatamente conclusos e, no prazo de cinco dias, dará sentença.

§ 4.º Se, inquiridas as testemunhas de defesa, o juiz reconhecer a necessidade de acareação, reconhecimento ou outra diligência, marcará para um dos cinco dias seguintes a continuação do julgamento, determinando as providências que o caso exigir.

Art. 539. Nos processos por crime a que não for, ainda que alternativamente, cominada a pena de reclusão, recebida a queixa ou a denúncia, observado o disposto no art. 395, feita a intimação a que se refere o art. 534 e ouvidas as testemunhas arroladas pelo querelante ou pelo Ministério Público, até o máximo de cinco, prosseguir-se-á na forma do disposto nos arts. 538 e segs.

§ 1.º A defesa poderá arrolar até cinco testemunhas.

§ 2.º Ao querelante ou ao assistente será, na audiência do julgamento, dada a palavra pelo tempo de vinte minutos, prorrogável por mais dez, devendo o primeiro falar antes do órgão do Ministério Público e o último depois.

§ 3.º Se a ação for intentada por queixa, observar-se-á o disposto no art. 60, n.º III, salvo quando se tratar de crime de ação pública (art. 29).

Art. 540. No processo sumário observar-se-á, no que lhe for aplicável, o disposto no Capítulo I do Título I deste Livro.

.....

Art. 691. O juiz dará à autoridade administrativa competente conhecimento da sentença transitada em julgado, que impuser ou de que resultar a perda da função pública ou a incapacidade temporária para investidura em função pública ou para exercício de profissão ou atividade.

.....

Art. 694. As penas acessórias consistentes em interdições de direitos serão comunicadas ao Instituto de Identificação e Estatística ou estabelecimento congênere, figurarão na folha de antecedentes do condenado e serão mencionadas no rol de culpados.

Art. 695. Iniciada a execução das interdições temporárias (art. 72, letras a e b do Código Penal), o juiz, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou do condenado, fixará o seu termo final, completando as providências determinadas nos artigos anteriores.

LEI N.º 4.611 — DE 2 DE ABRIL DE 1965

Modifica as normas processuais dos crimes previstos nos artigos 121, § 3.º, e 129, § 6.º, do Código Penal.

Art. 1.º O processo dos crimes previstos nos arts. 121, § 3.º, e 129, § 6.º, do Código Penal, terá o rito sumário estabelecido nos arts. 531 a 538 do Código de Processo Penal (Vetado).

§ 1.º Quando a autoria do crime permanecer ignorada por mais de quinze dias, proceder-se-á a inquérito policial e o processo seguirá o rito previsto no art. 539.

§ 2.º Poderão funcionar, como defensores dativos, nas Delegacias de Polícia, como estagiários, na falta de profissionais diplomados e solicitadores, alunos da Faculdade de Direito, indicados pelo Procurador-Geral da Justiça.

§ 3.º Quando não for possível a assistência de defensor do acusado na lavratura do auto de flagrante, a autoridade policial é obrigada, sob pena de nulidade do ato, a mencionar, fundamentadamente, essa impossibilidade.

Art. 2.º Verificando-se a hipótese do art. 384 e parágrafo único do Código de Processo Penal, o juiz dará vista dos autos, pelo prazo de três dias, ao representante do Ministério Público, para o oferecimento da denúncia, seguindo o processo o rito ordinário.

Art. 3.º Esta Lei entrará em vigor trinta dias após a sua publicação, não se aplica aos processos em curso e revoga as disposições em contrário.

Brasília, 2 de abril de 1965; 144.º da Independência e 77.º da República. —
H. CASTELLO BRANCO — Milton Campos.

D.O. de 6-4-65 — pág. 3.449

2 — DECRETO N.º 45.064 — DE 19 DE DEZEMBRO DE 1958

Institui a “Campanha Nacional Educativa de Trânsito”, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o art. 87, item I, da Constituição, e

considerando a importância e a conveniência da promoção de medidas visando à segurança do trânsito de pedestres e de veículos pelas vias públicas;

considerando a necessidade de uma ampla divulgação dos preceitos do Código de Trânsito relativos à segurança do trânsito, para auxiliar outras medidas de caráter técnico tendentes à melhor ordenação do trânsito pelas vias públicas;

considerando que os problemas do trânsito, além do aspecto concernente à Engenharia de Trânsito e às medidas coercitivas ou punitivas destinadas ao cumprimento da legislação de trânsito, também incorpora, como fator importante, a Educação de Trânsito;

considerando os resultados obtidos no Distrito Federal e nas Capitais de diversos Estados da Federação, com as experimentações promovidas durante a chamada “semana de trânsito”

considerando, finalmente, as recomendações que, no sentido da maior segurança do trânsito de pessoas e de veículos, pelas vias públicas, aprovou o “II Congresso Nacional de Trânsito” recentemente realizado em Quitandinha; decreta:

Art. 1.º Fica instituída, em caráter permanente, a “Campanha Nacional Educativa de Trânsito”, a ser promovida sob a orientação e supervisão dos Conselhos Nacional e Regionais do Trânsito, abrangendo todo o território nacional

pela coordenação dos aludidos Conselhos com os diversos órgãos locais encarregados dos serviços de trânsito.

Art. 2.º Anualmente, durante a semana que preceder o dia 25 de setembro, que será consagrado como o "Dia do Trânsito", a aludida Campanha terá caráter intensivo, estendendo-se, inclusive, às escolas e universidades.

Art. 3.º O Conselho Nacional do Trânsito baixará as instruções gerais reguladoras da Campanha e coordenará as atividades dos Conselhos Regionais no mesmo sentido.

Parágrafo único. Poderão participar da aludida Campanha todas as associações civis e de classe, outras entidades e empresas privadas que se dediquem ou tenham interesses ligados à utilização das vias públicas.

Art. 4.º Este Decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1958; 137.º da Independência e 70.º da República. — **JUSCELINO KUBITSCHEK** — Cirilo Júnior.

D.O. de 19-12-58

3 — DECRETO Nº 62.384 — DE 11 DE MARÇO DE 1968

Dispõe sobre a fiscalização do trânsito nas rodovias federais, a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências.

Art. 1.º A fiscalização do trânsito nas rodovias federais, para a verificação da observância dos preceitos de facilidade, de comodidade e de segurança do trânsito, estipulados no Código Nacional de Trânsito e demais leis e regulamentos em vigor, é da competência exclusiva do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Parágrafo único. Além das atribuições previstas neste artigo, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem compete também zelar pelos bens públicos situados na faixa de domínio das rodovias e, bem assim, fiscalizar, no que se relacione com o trânsito, veículos, pessoas ou animais na mencionada faixa.

Art. 2.º Para o desempenho das atribuições e fiscalização aqui definidas, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem cingir-se-á às normas concernentes a trânsito e sua segurança.

Art. 3.º O órgão do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem com as atribuições de fiscalização do trânsito será supervisionado pelo Departamento de Polícia Federal, apenas no que, por qualquer forma, possa interessar às diferentes atividades de caráter preventivo e repressivo, atribuídas por lei ao Departamento de Polícia Federal.

Parágrafo único. O Departamento de Polícia Federal exercerá, em caráter transitório e excepcional, o controle geral do trânsito em área ou áreas em que ocorrerem situação de calamidade pública ou convulsão interna, mediante prévio entendimento com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou por determinação superior.

Art. 4.º Serão atribuições específicas do órgão do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a que se refere o artigo anterior:

a) zelar pela segurança do trânsito, por meio de constante vigilância ao longo das rodovias, de modo a prevenir ou coibir quaisquer infrações ou transgressões de leis, regulamentos e posturas administrativas pertinentes ao trânsito;

b) exercer completa vigilância para evitar e reprimir atentados contra a integridade da rodovia, de sua sinalização e das demais instalações localizadas na faixa de domínio da rodovia;

c) autuar, e impor multas e outras penalidades previstas em leis, regulamentos e posturas administrativas, em decorrência de infração ou transgressão

a disposições pertinentes ao trânsito, podendo, em casos especiais definidos em normas próprias, arrecadar, no ato da autuação, o valor da multa respectiva;

d) adotar, com presteza, as medidas adequadas para assegurar a livre circulação pela rodovia, notadamente em casos de acidentes;

e) observar normas quanto à apreensão de animais encontrados na faixa de domínio das rodovias, bem como quanto à sua manutenção, restituição ou alienação em hasta pública, observadas as formalidades legais;

f) coletar dados estatísticos relativos a acidentes e ainda outros elementos peculiares ao trânsito rodoviário;

g) realizar, unicamente para auxiliar a administração rodoviária na identificação das causas de acidentes, exames periciais administrativos, bem como auxiliar ou colaborar, quando solicitado, nos destinados à instrução de inquérito policial ou processo judiciário;

h) prestar socorro de emergência às vítimas de acidentes nas rodovias federais, e colaborar com as autoridades competentes na remoção dos acidentados e dos veículos;

i) promover campanhas educativas de trânsito e participar em idênticas campanhas promovidas por entidades públicas oficiais;

j) zelar pela observância das disposições legais, regulamentares ou administrativas reguladoras do alinhamento, recuo e gabarito das construções à margem das rodovias federais, ou obras e instalações que possam interferir na sua segurança;

l) prestar informações ao público sobre rotelros, trajetos, horários, distâncias, condições técnicas, estado de conservação, recursos disponíveis, ao longo das rodovias federais, sobre serviços regulares de transportes rodoviários interestadual ou internacional de passageiros, e sobre trânsito em geral;

m) comunicar à autoridade rodoviária competente as avarias ou deficiências encontradas na rodovia que possam comprometer sua segurança, bem como promover medidas de proteção ao tráfego nesses casos de emergência.

§ 1.º Para os fins do disposto no inciso "c" deste artigo, as autuações por infrações do Código Nacional de Trânsito far-se-ão por delegação e em nome do Diretor-Geral ou respectivo Chefe de Distrito Rodoviário Federal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, aos quais cabe aplicar as penalidades correspondentes.

§ 2.º Na ocorrência de acidentes em rodovia federal, o órgão fiscalizador do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem deverá dar imediato conhecimento às autoridades locais competentes, policiais ou judiciárias, para os fins de direito.

Art. 5.º Nos terminais ou estações rodoviárias interestaduais ou internacionais, caberá ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a fiscalização do cumprimento, pelas empresas de transporte coletivo rodoviário, das obrigações contratuais, quanto à concessão, dentre as quais horários, lotação, motoristas, instalações para conforto e comodidade dos passageiros, bem como outras vinculadas à exploração do serviço, que não se enquadrem no parágrafo único deste artigo.

Parágrafo único. A fiscalização dos veículos de transportes rodoviários interestadual e internacional, quanto às medidas de segurança, estabelecidas na legislação de trânsito, inclusive equipamentos e acessórios, de que, obrigatoriamente, devam tais veículos estar munidos, cabe ao Departamento de Polícia Federal.

Art. 6.º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, mediante convênio, poderá delegar a outros órgãos rodoviários, dos Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, como à Diretoria de Vias de Transportes do Ministério do Exército, competência para a execução das atividades objeto do presente Decreto.

Art. 7.º Funcionará junto a cada Distrito Rodoviário Federal do D.N.E.R. pelo menos uma Junta de Recursos de Infrações, com as atribuições previstas no Código Nacional de Trânsito e seu Regulamento, composta de um Presidente, indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito, um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e outro dos condutores de veículos, escolhido dentre nomes indicados pela associação de classe respectiva, de maior grau, em funcionamento na unidade federativa correspondente à sede do Distrito.

Parágrafo único. Os membros das Juntas serão designados e dispensados pelo Ministro de Estado dos Transportes, devendo a designação fazer-se para o prazo de dois anos, admitida a recondução.

Art. 8.º O produto das multas aplicadas por infrações à legislação de trânsito cometidas nas rodovias federais constitui receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (Decreto-Lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, artigo 21, f).

Art. 9.º A estrutura e competência do órgão a que se refere o artigo 3.º, e bem assim as atribuições do respectivo pessoal, serão definidas em Regulamento a ser elaborado pelo Ministro dos Transportes, dentro do prazo de 60 dias, a contar da publicação deste Decreto.

Art. 10. O presente Decreto entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

A. Costa e Silva — Presidente da República.

D.O. de 12-3-68 — pág. 2.043

4 — TAXA RODOVIÁRIA ÚNICA

DECRETO-LEI N.º 999 — DE 21 DE OUTUBRO DE 1969

Institui a Taxa Rodoviária Única, incidente sobre o registro e licenciamento de veículos, e dá outras providências.

Os Ministros da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, no uso das atribuições que lhes confere o art. 3.º do Ato Institucional n.º 16, de 14 de outubro de 1969, e tendo em vista o disposto no art. 8.º, inciso XVII, alíneas e e n da Constituição, e

Considerando a existência de múltiplos tributos, cobrados dos proprietários de veículos automotores para o registro anual e licenciamento, em todo o País;

Considerando que a Constituição permite aos Estados e Municípios, como à União, cobrarem taxas remuneratórias do seu poder de polícia ou pela utilização de serviços públicos utilizados ou postos à disposição do contribuinte, desde que sejam específicos e divisíveis;

Considerando que a circulação assegurada aos veículos em todo o território nacional, qualquer que seja o local de seu registro, conduz a que os contribuintes utilizem serviços de outras unidades da Federação, sem que tenham remunerado esses serviços, o que desvirtua, em tal hipótese, o preceito constitucional de que o serviço seja perfeitamente específico e divisível;

Considerando a desigualdade de valores e critérios de cobrança observada nas diversas unidades da Federação, que leva a tratamento discriminatório e enseja evasões de receita;

Considerando que o sistema tributário nacional deve conter tributação uniforme para proteção do contribuinte

e salvaguarda da receita tributária das diversas unidades federais: e

Considerando, ainda, a necessidade de simplificar e aperfeiçoar os processos de arrecadação no interesse do Poder Público e do contribuinte, decretam:

Art. 1.º É instituída a Taxa Rodoviária Única, devida pelos proprietários de veículos automotores registrados e licenciados em todo o território nacional.

§ 1.º A referida taxa, que será cobrada previamente ao registro do veículo ou à renovação anual da licença para circular, será o único tributo incidente sobre tal fato gerador.

§ 2.º A Taxa Rodoviária Única será arrecadada pelos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Art. 2.º A Taxa Rodoviária Única será cobrada, segundo tabelas baixadas, anualmente, pelo Ministro dos Transportes, e terá como base de cálculo o peso, a capacidade de transporte e o modelo, de tal modo que o seu valor não ultrapasse de 2% do valor do veículo.

§ 1.º A taxa será devida anualmente e paga até a data do licenciamento do veículo.

§ 2.º Fica estabelecido, para todo o território nacional, o seguinte sistema para renovação de registro e de licenciamento de veículos automotores:

I — veículos com placa de identificação terminada nos algarismos 1, 2 e 3, até o dia 31 de março de cada ano;

II — veículos com placa terminada nos algarismos 4, 5 e 6, até o dia 30 de junho;

III — veículos com placa cujo último algarismo seja 7, 8, 9 e 0, até o dia 31 de outubro.

§ 3.º Exceto para o registro inicial de veículo, admitir-se-á, a requerimento do contribuinte, o parcelamento do valor devido da Taxa Rodoviária Única em prestações não excedentes a três. Neste caso, o licenciamento anual só será definitivo após o último pagamento.

Art. 3.º São isentos do pagamento da Taxa Rodoviária Única:

a) a União, os Territórios, o Distrito Federal, os Estados, os Municípios e respectivas autarquias, bem como as sociedades de economia mista ou empresas estatais, apenas enquanto subvencionadas pela União, Estados, Distrito Federal, Territórios e Municípios;

b) as instituições de caridade;

c) os proprietários de veículos empregados em serviços agrícolas, que transitem apenas dentro dos limites das propriedades a que pertençam ou, quando utilizando vias públicas, não sejam usados em transportes de natureza comercial;

Revogado pelo Decreto-Lei n.º 1.242/72

Vide Lei n.º 5.841, de 6-12-72 (art. 1.º)

Vide Decreto n.º 71.824, de 7-2-73 (art. 3.º)

Vide alteração do Decreto-Lei n.º 1.242/72

d) os turistas estrangeiros, portadores de "certificados internacionais de circular e conduzir", pelo prazo estabelecido nesses certificados, mas nunca superior a um ano e desde que o país de origem adote medida recíproca para com os veículos do Brasil;

e) o Corpo Diplomático acreditado junto ao Governo brasileiro;

f) os proprietários de ambulâncias;

g) os proprietários de máquinas agrícolas e de terra-plenagem, desde que não circulem em vias públicas abertas à circulação.

Art. 4.º Os proprietários ou possuidores de veículos motorizados que, depois da época de pagamento da Taxa Rodoviária Única, transitarem sem o comprovante desse pagamento ficarão sujeitos a multa igual ao valor do maior salário-mínimo vigente no País, sem prejuízo da retirada do veículo da circulação.

Art. 5.º Os Estados, Territórios e o Distrito Federal entregarão ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem 40% do que arrecadarem da Taxa Rodoviária Única.

Parágrafo único. A lei estadual fixará os critérios de rateio entre o Estado e seus Municípios, levando em conta o total arrecadado e o número de veículos licenciados.

Art. 6.º O produto arrecadado da Taxa Rodoviária Única, na parte que couber ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, segundo o disposto no art. 4.º deste Decreto-Lei, integrará o Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego, criado pelo art. 4.º, inciso II, do Decreto-Lei n.º 512, de 21 de março de 1969. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios disporão, nas suas leis orçamentárias, sobre a aplicação da parte que lhes couber, em gastos de conservação, melhoramentos e sinalização de vias públicas e despesas administrativas de custeio dos serviços de arrecadação da taxa e de registro de veículos e respectiva fiscalização.

Art. 7.º A fiscalização, pela União, da execução deste Decreto-Lei compete ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 8.º Ao instante da renovação das licenças para 1970, ficam os contribuintes obrigados a comprovar, perante a autoridade arrecadadora da Taxa Rodoviária Única, o pagamento da Taxa Rodoviária Federal, instituída pelo Decreto-Lei n.º 397, de 30 de dezembro de 1968, e, se não o fizerem, pagarão o valor da Taxa Rodoviária Única, acrescida do valor da Taxa Rodoviária Federal, mais a multa prevista no art. 3.º do mencionado decreto-lei.

Parágrafo único. Os valores arrecadados da Taxa Rodoviária Federal e multas, de que trata este artigo, serão creditados integralmente, no Banco do Brasil S.A., à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 9.º O registro inicial de veículos automotores, quando feito até 31 de março de cada ano, ensejará o pagamento integral do valor anual da Taxa Rodoviária Única. O registro, dentro de cada trimestre subsequente, determinará a dedução de 1/4 do valor da taxa, por trimestre.

Vide Decreto n.º 71.824,
de 7-2-73 (art. 4.º)

Art. 10. Este Decreto-Lei entrará em vigor a 1.º de janeiro de 1970, revogados o Decreto-Lei n.º 397, de 30 de dezembro de 1968, e todas as disposições em contrário.

Brasília, 21 de outubro de 1969; 148.º da Independência e 81.º da República. — **AUGUSTO HAMANN RADEMAKER GRÜNEWALD** — **AURÉLIO DE LYRA TAVARES** — **MÁRCIO DE SOUZA E MELLO** — Antônio Delfim Netto — **Mário David Andreazza.**

D.O. de 21-10-69 — pág. 8.940
Ret. no de 11-11-69 — pág. 9.737

DECRETO-LEI N.º 1.242 — DE 30 DE OUTUBRO DE 1972

Altera o Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, que criou a Taxa Rodoviária Única, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 55, item II, da Constituição, decreta:

Art. 1.º O valor anualmente devido pelo proprietário de veículo sujeito ao pagamento da Taxa Rodoviária Única, nos termos do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, será recolhido diretamente pelo contribuinte ao sistema bancário nacional, para posterior crédito, no Banco do Brasil S.A., em favor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), consoante instruções a serem baixadas pelos Ministros da Fazenda e dos Transportes.

Parágrafo único. O DNER promoverá, mensalmente, o repasse da quota-parte devida aos Estados e seus Municípios, Territórios e Distrito Federal.

Art. 2.º A alínea c do art. 3.º do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“c) os proprietários de veículos empregados em serviços agrícolas, que apenas transitam dentro dos limites das propriedades agrícolas a que pertencem.”

Art. 3.º Este Decreto-Lei entrará em vigor a 1.º de janeiro de 1973, revogados o § 2.º do art. 1.º do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 30 de outubro de 1972; 151.º da Independência e 84.º da República. — **EMÍLIO G. MÉDICI** — Antônio Delfim Netto — **Mário David Andreazza** — **João Paulo dos Reis Velloso.**

D.O. de 31-10-72 — pág. 9.633

LEI N.º 5.841 — DE 6 DE DEZEMBRO DE 1972

Dispõe sobre a Taxa Rodoviária Única devida por carros de passeio, camionetas e utilitários.

O Presidente da República,

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

Art. 1.º A Taxa Rodoviária Única, criada pelo Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, devida, anualmente, por proprietário de carro de passeio, veículo utilitário e camioneta, não excederá o limite de 3% (três por cento) sobre o valor venal fixado para aqueles veículos e não será inferior à metade do maior salário-mínimo vigente no País.

Parágrafo único. A cobrança da taxa a que se refere este artigo far-se-á a partir de 1.º de janeiro de 1973.

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 6 de dezembro de 1972; 151.º da Independência e 84.º da República. — **EMÍLIO G. MEDICI** — Mário David Andreazza.

D.O. de 6-12-72 — pág. 10.891

DECRETO N.º 68.296 — DE 26 DE FEVEREIRO DE 1971

Regulamenta o Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, que instituiu a Taxa Rodoviária Única.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, decreta:

Art. 1.º A Taxa Rodoviária Única, instituída pelo Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, é devida por todos os proprietários de veículos automotores que se registrem ou licenciarem para circular no território nacional.

Art. 2.º Os valores a serem cobrados dos contribuintes da taxa prevista no artigo anterior serão fixados em Tabela que o Ministro dos Transportes, por proposta do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, baixará anualmente, produzindo efeitos no ano seguinte ao de sua publicação no "Diário Oficial" da União.

§ 1.º Na fixação do valor a ser cobrado dos proprietários de veículos automotores, levar-se-ão em conta, como base de cálculo, o peso, a capacidade de transporte e o modelo, de tal modo que o seu valor não ultrapasse de 2% (dois por cento) do valor venal do veículo.

§ 2.º Entende-se por valor venal:

a) para os veículos novos de fabricação nacional, o das tabelas dos fabricantes de data mais próxima daquela da Portaria do Ministro dos Transportes;

b) para os veículos novos importados, o apurado junto a importadores idôneos, em publicações especializadas e junto aos órgãos públicos que fiscalizem e controlem as importações;

c) para os veículos usados, o valor médio apurado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, segundo pesquisas que efetuará em publicações especializadas, bolsas de veículos, órgãos públicos de controle, registro e tributação de transações com veículos usados.

§ 3.º É considerado veículo novo o registrado e licenciado pela primeira vez no Brasil.

Art. 3.º Nenhum outro tributo, além da Taxa Rodoviária Única, incidirá sobre o registro e licenciamento de veículos automotores para circular em todo o território nacional.

Parágrafo único. É vedada a cobrança de quaisquer taxas remuneratórias de serviços, administração e emolumentos, além do valor fixado na Tabela referida no artigo 2.º.

Art. 4.º A Taxa Rodoviária Única será arrecadada pelos órgãos competentes dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal e será cobrada, anualmente, do proprietário, por veículo que registre e licencie.

§ 1.º O comprovante conferido pelos órgãos arrecadadores do pagamento da Taxa Rodoviária Única é intransferível, exceto para outro veículo do mesmo proprietário.

§ 2.º No caso de registro de outro veículo, de maior valor, o contribuinte recolherá a diferença, obedecido o disposto no art. 6.º

Art. 5.º É o seguinte o calendário nacional de renovação anual de registro e licenciamento de veículos automotores:

I — veículos com placa de identificação terminada nos algarismos 1, 2 e 3, até o dia 31 de março de cada ano;

II — veículos com placa terminada nos algarismos 4, 5 e 6, até o dia 30 de junho;

III — veículos com placa cujo último algarismo seja 7, 8, 9 e 0, até o dia 31 de outubro.

Parágrafo único. Exceto para registro inicial de veículo, admitir-se-á, a requerimento do contribuinte, o parcelamento do valor devido da Taxa Rodoviária Única em prestações não excedentes a três. Neste caso o licenciamento anual só será definitivo após o último paga-

mento, que deverá ser efetuado dentro dos prazos previstos neste artigo.

Art. 6.º O registro e licenciamento iniciais de veículos automotores, quando feito até 31 de março de cada ano, ensejará o pagamento integral do valor anual da Taxa Rodoviária Única previsto na Tabela em vigor, para o modelo do veículo. O registro e licenciamento dentro de cada trimestre subsequente, determinará a dedução de 1/4 do valor da taxa, por trimestre.

Art. 7.º São isentos do pagamento da Taxa Rodoviária Única:

a) a União, os Territórios, o Distrito Federal, os Estados, os Municípios e respectivas Autarquias, bem como as sociedades de economia mista ou empresas estatais, quando subvencionadas pela União, Territórios, Distrito Federal, Estados e Municípios;

b) as Instituições de Caridade reconhecidas como de utilidade pública pela União, Estados, Territórios ou Distrito Federal, desde que comprovem, mediante documento extraído de registro público, que não exercem atividade lucrativa;

c) os proprietários de veículos empregados em serviços agrícolas, quanto aos veículos que transitarem tão-somente dentro dos limites de suas propriedades, ou quando, transitando por vias públicas, não sejam utilizados em transporte de natureza comercial, entendido esse como envolvendo pagamento de qualquer espécie pelo uso do veículo;

d) os turistas estrangeiros, portadores de "Certificados Internacionais de Circular e Conduzir", pelo prazo estabelecido nesses certificados, mas nunca superior a um ano, desde que haja reciprocidade;

e) as Embaixadas, os Consulados, os Escritórios ou Agências Estrangeiras, acreditadas junto ao Governo Brasileiro com direito a tratamento diplomático, comprovada a isenção por documento a ser fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores e respeitado o princípio de reciprocidade;

f) os proprietários de ambulância, quanto aos veículos dessa natureza utilizados em serviços de transporte de pessoas sob atendimento médico e desde que o transporte não se inclua como parte do custo dos serviços médicos prestados;

g) os proprietários de máquinas agrícolas e de terra-
plenagem, desde que não circulem em vias públicas.

Vide art. 2.º do Decreto-
Lei n.º 1.242/72

§ 1.º — As sociedades de economia mista e empresas previstas na alínea a deste artigo, para fazerem jus à isenção, comprovarão, perante a autoridade arrecadadora, a existência da subvenção, instruindo seu pedido com exemplar da Lei Orçamentária que a consigne e aviso de crédito bancário da mesma.

§ 2.º — As isenções de que trata este artigo serão reconhecidas pelos órgãos arrecadadores dos Estados, Ter-

ritórios e do Distrito Federal, mediante a expedição ao proprietário de um certificado de isenção.

Art. 8.º — Os proprietários ou possuidores de veículos automotores, que, depois da época de pagamento da Taxa Rodoviária Única, transitarem sem o comprovante desse pagamento, ficarão sujeitos a multa igual ao valor do maior salário-mínimo vigente no País, sem prejuízo da retenção do veículo.

Parágrafo único — O pagamento espontâneo da Taxa Rodoviária Única fora dos prazos previstos no artigo 5.º sujeita o proprietário ao pagamento de juros moratórios de 1% ao mês, contados a partir do último dia previsto para registro e licenciamento.

Art. 9.º — Os órgãos arrecadadores procederão, de ofício ou a requerimento dos interessados, às devoluções dos pagamentos indevidos ou valores cobrados em excesso. Os recursos de qualquer natureza, que digam respeito à Taxa Rodoviária Única, serão decididos pelas instâncias tributárias próprias dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Art. 10 — Os Estados, Territórios e o Distrito Federal entregarão ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por intermédio do Banco do Brasil, 40% do que arrecadarem da Taxa Rodoviária Única.

Parágrafo único — A quota prevista neste artigo será depositada à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem no Banco do Brasil S. A. até o vigésimo dia útil do mês subsequente ao da arrecadação.

Art. 11 — A parcela destinada aos Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios será rateada na forma prevista nas respectivas legislações, atendido o disposto no parágrafo único do artigo 5.º e com a destinação determinada no artigo 6.º, ambos do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969.

Art. 12 — Os Estados, Territórios e Distrito Federal, por suas entidades arrecadadoras, comunicarão trimestralmente, até o vigésimo dia útil após o trimestre vencido, aos Distritos Rodoviários Federais do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que tenham jurisdição no local, o seguinte:

- a) o total arrecadado até o último dia útil do trimestre e o número de veículos registrados no mesmo, especificando a arrecadação e o número de veículos por Município;
- b) as datas e valores dos depósitos efetuados no Banco do Brasil S. A., à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
- c) os valores das parcelas entregues aos diversos órgãos respectivos, mês a mês.

Parágrafo único — Os dados indicados neste artigo, quanto ao registro de veículos, serão considerados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem para

atualização dos cálculos de ratelo das quotas dos Municípios, no Imposto Sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos.

Art. 13 — Compete ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem fiscalizar a execução deste Decreto.

Art. 14 — Aos Estados, Territórios e Distrito Federal, sem prejuízo da fiscalização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem prevista no artigo anterior, incumbe, nas suas respectivas jurisdições, fiscalizar a arrecadação da Taxa Rodoviária Única e a correta aplicação da sua quota-parte segundo as prescrições do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, e da legislação própria.

Art. 15 — Os órgãos dos Estados, dos Territórios ou do Distrito Federal com atribuição para, nos termos da legislação de trânsito, registrar e licenciar veículos para circular no território nacional, não concederão alteração de registro ou registro posterior ao inicial, nem concederão renovação anual da licença quando os seus proprietários se acharem em débito para com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (artigo 125 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito).

Art. 16 — Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 26 de fevereiro de 1971; 150.º da Independência e 83.º da República. — **EMÍLIO G. MÊDICI** — **Mário David Andreazza**.

D.O. de 1.º-3-71 — pág. 1.522

DECRETO N.º 71.824 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1973

Dispõe sobre o recolhimento da Taxa Rodoviária Única, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, decreta:

Art. 1.º — O valor anualmente devido pelo proprietário de veículo sujeito ao pagamento da Taxa Rodoviária Única, nos termos dos Decretos-Leis n.ºs 999, de 21 de outubro de 1969, 1.242, de 30 de outubro de 1972, e da Lei n.º 5.841, de 6 de dezembro de 1972, será recolhido diretamente pelo contribuinte à rede arrecadadora de tributos federais, ficando este pagamento vinculado ao veículo.

§ 1.º — No caso de alienação do veículo, o comprovante do pagamento da taxa será transferido ao novo proprietário, o qual ficará obrigado a averbá-lo junto ao órgão de trânsito local, no prazo de trinta dias, a contar da data da aquisição.

§ 2.º — O não-cumprimento do disposto no parágrafo anterior sujeita o infrator às penalidades do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969.

§ 3.º — No caso de transferência do veículo para outra Unidade da Federação, não será exigido novo paga-

mento da Taxa Rodoviária Única, respeitando-se o prazo de validade do pagamento anterior, obedecido o disposto nos §§ 1.º e 2.º deste artigo.

Art. 2.º — As isenções de que trata o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, serão reconhecidas pelos órgãos de trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Art. 3.º — A renovação do licenciamento de veículos automotores será feita nos meses de janeiro a outubro de cada ano, obedecida a seguinte correspondência com o algarismo final da placa de identificação:

- Placa final 3 — Março
- Placa final 2 — Fevereiro
- Placa final 3 — Março
- Placa final 4 — Abril
- Placa final 5 — Maio
- Placa final 6 — Junho
- Placa final 7 — Julho
- Placa final 8 — Agosto
- Placa final 9 — Setembro
- Placa final 0 — Outubro

Parágrafo único — No exercício de 1973, a renovação do licenciamento dos veículos com placa de identificação terminada com os algarismos 1 e 2 poderá ser efetuada até o último dia do mês de março; e dos veículos com placa de identificação terminada em 3 e 4, até o último dia do mês de abril.

Art. 4.º — O licenciamento inicial de veículos, quando feito a partir do mês de fevereiro, inclusive, determinará uma redução correspondente a tantos doze avos do valor da Taxa Rodoviária Única quantos forem os meses vencidos.

Art. 5.º — O pagamento da Taxa Rodoviária Única, fora dos prazos fixados neste Decreto, sujeitará o proprietário do veículo à multa correspondente ao valor do maior salário-mínimo vigente no País.

Parágrafo único — O produto da arrecadação da multa de que trata este artigo terá a mesma destinação da Taxa Rodoviária Única.

Art. 6.º — Os Ministros da Fazenda e dos Transportes, nas áreas de suas competências, baixarão instruções, complementares ao cumprimento do presente Decreto.

Art. 7.º — Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

EMÍLIO G. MÉDICI — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza.

IV — COMISSÃO ESPECIAL DE SEGURANÇA DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E TRÁFEGO

— CÂMARA DOS DEPUTADOS

- Requerimento de criação
- do Deputado Mário Stamm
- Votação do Requerimento — Aprovado.
DCN — S. I — 23-10-71 — pág. 6141
- Designação de membros
DCN — S. I — 07-04-72 — pág. 65
- Atas das Reuniões
DCN — S. I (Supl.) — 05-12-72 — pág. 289

SIMPÓSIO NACIONAL DE TRANSITO

Citando dados estatísticos, o Deputado Mário Stamm (ARENA-PR) destacou a importância e a atualidade de questões que serão debatidas no Simpósio Nacional de Trânsito que a Comissão Especial de Segurança de Veículos Automotores e Tráfego irá promover na Semana do Trânsito, de 17 a 21 de setembro próximo.

O anúncio do Simpósio, que contará com a presença de autoridades nacionais e estrangeiras e representantes de todas as categorias interessadas no problema, foi feito hoje, quando o presidente da Comissão de Segurança de Veículos, Deputado Vasco Neto, salientou a preocupação da Câmara com a gravidade dos problemas do trânsito, considerando que, em 1975, a produção automobilística nacional deverá ser superior a um milhão de veículos.

Problemas

O Deputado Mário Stamm disse que, no Brasil, onde há um veículo para cada 22 pessoas, foram registrados, em 1972, 7 mil mortos, 200 mil feridos e 19 mil veículos destruídos. Os dados estatísticos sobre acidentes automobilísticos revelam que, em cada cem mortes, 70 são causadas por deficiência do motorista, 15 por falhas técnicas de nossas vias urbanas e rodovias em geral, 12 por falhas mecânicas do veículo e 3 mortes devidas a outras causas. O número de circulação de veículos no País é hoje de 4 milhões e 500 mil. Com o aumento de veículos novos, estima-se que em 1973 o número de mortes em ocorrências de trânsito atingirá dez mil.

Veículos Escolares

O jornalista Juarez Bahia declarou, ontem, à Comissão de Segurança de Veículos da Câmara, que cerca de 80% dos veículos escolares, formados por "Kombis" (60%) e outras camionetas (30%), além de pequenos ônibus (10%), não possuem condições de segurança. Disse também que a pesquisa de segurança de veículos não é feita. E não há investimentos específicos para ela nos orçamentos do fabricante. "Infelizmente — acentuou — não há lei que a obrigue".

Frases ocas

Na reunião presidida pelo deputado Vasco Neto (ARENA-BA), o conferencista afirmou que, freqüentemente, surgem exortações como "não corra, não morra" ou "não abuse da velocidade", que são irracionais ou grotescas, em face dos padrões técnicos do veículo.

Sallentou o jornalista que, “no caso, há também uma confusão semântica entre velocidade e segurança. Esses veículos, apesar de lançados no País com uma diferença de vários anos em relação ao projeto de origem e embora com uma segurança crítica, têm disponibilidades mecânicas que humilham aqueles tipos de exortações”.

Mínimo

Na opinião do jornalista especializado em trânsito, não obstante “as profundas mudanças que o País sofreu com o automóvel e as repercussões do trânsito na vida de cada um de nós, o que se logrou fazer nos últimos 15 anos — desde a fabricação nacional do carro, em termos de controle do tráfego, de educação do motorista e do pedestre e de segurança do veículo — não atende a um mínimo das necessidades nacionais”.

Segundo disse à Comissão, o sistema de trânsito, diluído em áreas federais, estaduais e municipais que quase sempre se conflitam, requer agora, além de ações convergentes para soluções comuns, projetos e iniciativas que o aliviem do atraso em que está.

A seu ver, um exemplo disso é que por muito tempo a segurança do veículo assumiu a forma de tabu. A autoridade pública — frisou — eximiu-se de procedimento nesse e em outros terrenos da segurança do tráfego, como a indústria automobilística afastou-se do papel social de concorrer para a melhoria das condições do trânsito, satisfeita em só fabricar o carro. (27-6.)

(Do Boletim Câmara e Notícia e Informação, n.º 465 (de 28-6-73), editado pela Assessoria de Divulgação e Relações Públicas da Câmara dos Deputados.)

V — COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

— CÂMARA DOS DEPUTADOS

— DEPOIMENTOS DE AUTORIDADES EM TRÂNSITO

- SR. SÍLVIO CARLOS DINIZ BORGES, Presidente do CONTRAN
(DCN — S. I — 5-5-70 — pág. 1.005.)
- DR. OSCAR AUGUSTO DE CAMARGO, Presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares.
(DCN — S. I (Supl.) — 1-7-72 — pág. 72.)
- DR. JOSÉ LUIZ DE ALMEIDA BELLO, Secretário-Geral do Conselho de Desenvolvimento Industrial.
(DCN — S. I. (Supl.) — 1-7-72 — pág. 78.)
- SRS. FRANCISCO LUIZ REGINA, ANTÔNIO CARLOS BIZARRO, PÍLIO ROLIM DE MOURA, MASSAKI KANETO e WENCESLAU JOÃO AZZOLINI, inventores.
(DCN — S. I (Supl.) — 1-7-72 — pág. 82.)
- DR. OSCAR AUGUSTO DE CAMARGO, Presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares.
(DCN — S. I (Supl.) — 5-12-72 — pág. 174.)
- DR. SÍLVIO DINIZ BORGES, Diretor do Conselho Nacional de Trânsito.
(DCN — S. I (Supl.) — 5-12-72 — pág. 137.)

VI — ÍNDICE DAS RESOLUÇÕES DO CONTRAN

- Resolução n.º 373/66 — Fixa o valor das multas.
- “ 374/66 — Tabela de valores das multas para São Paulo.
- “ 375/66 — Carteira Nacional de Habilitação (Ver o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.)
- “ 376/66 — Documentos diversos (Ver o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.)
- “ 377/66 — Licenciamento e Emplacamento de Veículos — (Ver o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.)
- “ 378/67 — Estacionamentos Especiais.
- “ 379/67 — Circunscrições de Trânsito.
- “ 380/67 — Carteira Nacional de Habilitação.
- “ 381/67 — Licenciamento e Emplacamento de Veículos (Ver o Regulamento do Código de Trânsito.)
- “ 382/67 — Congresso Nacional de Trânsito “IV”.
- “ 383/67 — Congresso Nacional de Trânsito “IV”.
- “ 384/67 — Carteira Nacional de Habilitação (Revogada pela Resolução n.º 409/68 — CONTRAN).
- “ 385/67 — Delegação de Competência.
- “ 386/67 — Congresso Nacional de Trânsito.
- “ 387/68 — Extintores de Incêndio (Revogada pela Resolução n.º 410/68 — CONTRAN.)
- “ 388/68 — Sinalização Refletora de Emergência.
- “ 389/68 — Dispositivo Luminoso (Revogada pela Resolução número 393/68 — CONTRAN.)
- “ 390/68 — Condutor de Veículo Automotor.
- “ 391/68 — Cinto de Segurança.
- “ 392/68 — Reuniões de Trânsito nos Estados.
- “ 393/68 — Dispositivo Luminoso.
- “ 394/68 — Implantação de Documentos (Revogada pela Resolução n.º 411/68 — CONTRAN.)
- “ 395/68 — Equipamentos Obrigatórios.
- “ 396/68 — Extintor de Incêndio (Revogada pela Resolução número 410/68 — CONTRAN.)
- “ 397/68 — Autorização para dirigir Veículos (Revogada pelo Decreto-Lei n.º 584/69.)
- “ 398/68 — Representação classista nos CETRANS.
- “ 399/68 — Transporte de Escolares.
- “ 400/68 — Veículos prestadores de serviços.
- “ 401/68 — Eleição para vice-presidente do CONTRAN.

- “ 402/68 — Sinalização em obras nas vias públicas.
- “ 403/68 — Transporte de Passageiros (Revogada pela Resolução n.º 427/70 — CONTRAN.)
- “ 404/68 — Transporte de Cargas Perigosas.
- “ 405/68 — Placa de fabricante.
- “ 406/68 — Arrecadação de multas.
- “ 407/68 — Dimensões de veículos.
- “ 408/68 — Comissões de Recursos de Infrações de Trânsito.
- “ 409/68 — Carteira Nacional de Habilitação.
- “ 410/68 — Extintor de Incêndio (Revogada pela Resolução número 433/70 — CONTRAN.)
- “ 411/68 — Implantação de documentos.
- “ 412/68 — Documentos diversos.
- “ 413/69 — Embriaguez alcoólica.
- “ 414/69 — Certificado de registro de veículos (Revogada pela Resolução n.º 422/69 — CONTRAN.)
- “ 415/69 — Transporte remunerado de passageiros.
- “ 416/69 — Extintor de incêndio (Revogada pela Resolução número 433/70.)
- “ 417/69 — Carteira Nacional de Habilitação.
- “ 418/69 — Características dos documentos.
- “ 419/69 — Cor de plaqueta dos veículos automotores.
- “ 420/69 — Campanha Nacional Educativa de Trânsito.
- “ 421/69 — Carteira Nacional de Habilitação.
- “ 422/69 — Certificado de registro
- “ 423/70 — Modelo de plaqueta com homenagem histórica.
- “ 424/70 — Comissões de Recursos de Infrações de Trânsito.
- “ 425/70 — Índices de produção de fumaça.
- “ 426/70 — Valor das multas para o Estado da Guanabara.
- “ 427/70 — Transporte de pessoas em veículos de carga.
- “ 428/70 — Sinalização de veículo.
- “ 429/70 — Cor de plaqueta.
- “ 430/70 — Cinto de segurança.
- “ 431/70 — Valor de multas para o Estado de Pernambuco.
- “ 432/70 — Obrigatoriedade de exame psicotécnico.
- “ 433/70 — Extintor de incêndio.

- “ 434/70 — Exame Psicotécnico (Revogada pela Resolução número 449/72.)
- “ 435/70 — Tabela de multas para o Estado da Paraíba.
- “ 436/70 — Prazo das CORITs (Completada pela Resolução número 440/71.)
- “ 437/70 — Placas de representação.
- “ 438/71 — Habilitação de Estrangeiros.
- “ 439/71 — Estacionamentos especiais.
- “ 440/71 — Prazo das CORITs.
- “ 441/71 — Transporte de carga nas partes externas de veículos.
- “ 442/71 — Efeito Suspensivo ao Recurso de Sedeni Medeiros.
- “ 443/71 — Suspensão dos Exames Psicotécnicos para Amadores (Revogada pela Resolução número 447/71.)
- “ 444/71 — Cintos de segurança (Revogada pela Resolução número 453/72.)
- “ 445/71 — Cores de plaqueta.
- “ 446/71 — Características dos veículos.
- “ 447/71 — Exame Psicotécnico (Revogada pela Resolução número 449/72.)
- “ 448/71 — Níveis máximos de sons e ruídos.
- “ 449/72 — Normas de Aprendizagem e Habilitação.
- “ 450/72 — Tabela de multas para o Estado do Ceará.
- “ 451/72 — Tabela de multas para o Estado do Rio de Janeiro.
- “ 452/72 — Tabela de multas para o Estado da Bahia.
- “ 453/72 — Cintos de segurança.
- “ 454/72 — Tabela de multas para o Estado do Rio Grande do Norte.
- “ 455/72 — Tabela de multas para o Estado do Piauí.
- “ 456/72 — Cinto de segurança.
- “ 457/72 — Placas e registro de veículos do Corpo Diplomático.
- “ 458/72 — Tabela de multas para o Estado de Santa Catarina.
- “ 459/72 — Tabela de multas para o Estado do Amazonas.
- “ 460/72 — Recursos e Penalidades por Infrações de Trânsito, aplicadas em localidades diferentes das do registro do veículo ou de habilitação do condutor.
- “ 461/72 — Requisitos de segurança para veículos automotores de fabricação nacional.
- “ 462/73 — Altera a Resolução número 449/72.

VII — NOTAS AO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO E AO SEU REGULAMENTO

NOTAS

(1) Artigos 3.º, 4.º e §§ 1.º e 2.º e artigo 5.º — com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28-2-67 (Modifica o Código Nacional de Trânsito — DO de 28-2-67).

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>Art. 3.º Compõem a Administração do Trânsito como integrantes do sistema nacional de trânsito:</p> <p>a) o Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo e coordenador;</p>	<p>Art. 3.º Compõem a Administração do Trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:</p> <p>a) o Conselho Nacional, órgão normativo e coordenador;</p>
<p>b) os Conselhos Estaduais de Trânsito, órgãos normativos;</p> <p>c) os Conselhos Territoriais de Trânsito, órgãos normativos;</p> <p>d) os Conselhos Municipais de Trânsito, órgãos normativos;</p>	<p>b) os Conselhos Estaduais e Territoriais de Trânsito e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal, órgãos normativos;</p>
<p>e) os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, Territórios e Distrito Federal, órgãos executivos;</p> <p>f) os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, também executivos.</p>	<p>c) o Departamento Nacional de Trânsito, os Departamentos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, os órgãos rodoviários federais, estaduais e municipais e as Circunscrições Regionais do Trânsito, órgãos executivos.</p>
<p>Parágrafo único. Os Conselhos de que tratam as alíneas c e d deste artigo são de criação facultativa.</p>	<p>Parágrafo único. Os Conselhos Territoriais de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito são de criação facultativa.</p>
<p>Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, é o órgão máximo normativo da coordenação da política e do sistema nacional de trânsito e compor-se-á dos seguintes membros:</p>	<p>Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, é o órgão máximo normativo da coordenação da política e do sistema nacional de trânsito e compor-se-á dos seguintes membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito:</p>
<p>a) um presidente, especialista em trânsito, de nível universitário, de livre escolha do Chefe do Executivo;</p>	<p>a) um presidente, de nível universitário, de livre escolha do Presidente da República;</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
	b) do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito;
b) um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;	c) um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
e) um representante do Estado-Maior do Exército;	d) um representante do Estado-Maior do Exército;
d) um representante do Departamento Federal de Segurança Pública, especialista em trânsito;	e) um representante do Departamento Federal de Segurança Pública;
	f) um representante do Ministério da Educação e Cultura;
f) um representante do Ministério das Relações Exteriores;	g) um representante do Ministério das Relações Exteriores;
e) um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;	h) um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;
g) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);	i) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);
h) um representante do Touring Club do Brasil;	j) um representante do "Touring Club do Brasil";
i) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria das empresas de transportes rodoviários).	l) um representante do órgão máximo nacional do Transporte Rodoviário de Carga; m) um representante do órgão máximo nacional do Transporte Rodoviário de Passageiros.
§ 1.º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de dois anos, admitida a recondução.	§ 1.º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de dois anos, admitida a recondução.
§ 2.º Os representantes das entidades referidas nas alíneas g e i deste artigo serão escolhidos pelo Presidente da República dentre três nomes por elas indicados.	§ 2.º Os representantes das entidades referidas nas alíneas h, i, j e l deste artigo serão escolhidos pelo Presidente da República, dentre os nomes indicados por elas, em lista triplíce.
Art. 5.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código:	Art. 5.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código:
I — sugerir modificações à legislação sobre trânsito;	I — sugerir modificações à legislação sobre trânsito;
II — zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito e pela observância da respectiva legislação;	II — zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito, e pela observância da respectiva legislação;

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>III — resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios, de autoridades e de particulares relativas à aplicação da legislação de trânsito;</p>	<p>III — resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, de autoridades e particulares relativas à aplicação das leis de trânsito;</p>
<p>IV — conhecer e julgar os recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios;</p>	<p>IV — conhecer e julgar os recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;</p>
<p>V — elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;</p>	<p>V — elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;</p>
<p>VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios;</p>	<p>VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;</p>
<p>VII — organizar a estatística geral do trânsito, especialmente dos acidentes e infrações, remetendo-a, anualmente, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;</p>	
<p>VIII — colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares em benefício da regularidade do trânsito;</p>	<p>VII — colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares, em benefício da regularidade do trânsito;</p>
<p>IX — estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito, em geral;</p>	<p>VIII — estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;</p>
<p>X — opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;</p>	<p>IX — opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;</p>
<p>XI — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;</p>	<p>X — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;</p>
<p>XII — promover a realização periódica de reuniões e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a constituição de delegações oficiais que devam participar de conclaves internacionais;</p>	
<p>XIII — fixar, através de resoluções, os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores de veículos;</p>	<p>XI — fixar, mediante Resoluções, os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos, admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores de veículos;</p>
<p>XIV — editar normas e estabelecer exigências para instalação e funcionamento das escolas de aprendizagem;</p>	<p>XII — editar normas e estabelecer exigências para instalação e funcionamento das escolas de aprendizagem;</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
XV — fixar normas e requisitos para a realização de provas de automobilismo;	XIII — fixar normas e requisitos para a realização de provas de automobilismo;
XVI — determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar;	XIV — determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar.
XVII — apreciar e resolver sobre os casos omissos da legislação de trânsito.	

(2) O artigo 6.º continua parágrafo único, revogado pelo art. 6.º do Decreto-Lei n.º 237/67: Parágrafo único. Das decisões unânimes não caberá recurso na esfera administrativa.

(3) O art. 7.º — com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28-2-67 (Modifica o Código Nacional de Trânsito — DO de 28-2-67).

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
Art. 7.º Em cada Estado haverá um Conselho Estadual de Trânsito, composto de nove membros, a saber:	Art. 7.º Em cada Estado haverá um Conselho Estadual de Trânsito composto de 7 membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito, a saber:
a) um presidente, especialista em trânsito e de nível universitário;	a) um presidente, de nível universitário;
b) um representante do órgão rodoviário estadual;	b) um representante do órgão rodoviário estadual;
c) um representante dos Municípios;	c) um representante do órgão rodoviário dos Municípios;
d) um representante da repartição estadual de trânsito;	d) um representante do Departamento Estadual de Trânsito;
e) um representante da entidade máxima de transportes terrestres;	e) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de carga; f) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de passageiros;
f) um representante dos motoristas profissionais indicado pela entidade de classe; g) um representante da entidade máxima do automobilismo no Estado; h) um representante dos motoristas amadores indicado por entidade estadual;	
i) um oficial do Exército com curso de Estado-Maior.	g) um oficial do Exército, de preferência com curso de Estado-Maior.

(4) Artigo 7.º

Revogados os §§ 5.º, 6.º e 7.º (artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 237/67) e alterado o § 7.º do texto original.

Obs.: Em virtude da revogação de 3 parágrafos, a comparação é feita com o § 7.º do texto original.

Parágrafos revogados:

§ 4.º Aos Municípios cuja população seja superior a duzentos mil habitantes, é facultada a criação de um Conselho Municipal de Trânsito, ouvido o Conselho Nacional de Trânsito e com a seguinte composição:

- a) um presidente, de livre escolha do Prefeito;
- b) um representante da repartição de trânsito local;
- c) um representante do órgão rodoviário municipal;
- d) um representante da entidade máxima de transportes terrestres (patronal);
- e) um representante dos motoristas profissionais, indicado pela entidade de classe (sindicato);
- f) um representante da entidade máxima de automobilismo no Município;
- g) um urbanista, de livre escolha do Prefeito.

§ 5.º Os Conselhos Municipais terão, na esfera de sua jurisdição, atribuições iguais às dos Conselhos Estaduais de Trânsito.

§ 6.º Das resoluções dos Conselhos Municipais de Trânsito, no prazo de quinze dias, contados do seu conhecimento por qualquer modo, caberá recurso para o Conselho Estadual de Trânsito do respectivo Estado, que lhe poderá suspender os efeitos.

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>§ 7.º As nomeações dos membros dos Conselhos de Trânsito nos Estados, no Distrito Federal, nos Territórios e nos Municípios serão feitas pelos respectivos Chefes do Executivo, observado, adequadamente, o disposto nos parágrafos 1.º e 2.º, do artigo 4.º deste Código.</p>	<p>§ 4.º As nomeações dos membros dos Conselhos, nos Estados, Territórios e Distrito Federal far-se-ão pelos respectivos Chefes do Executivo, observado, adequadamente, o disposto nos parágrafos do artigo 4.º deste Código.</p>

(5) Artigo 8.º

Suprimido o item VI e renumerado para VI o item VII — (Decreto-Lei n.º 237/67, artigo 5.º)

Item suprimido da Lei n.º 5.108/66:

VI — organizar a estatística geral do trânsito, especialmente dos acidentes e infrações, nos moldes adotados pelo Conselho Nacional de Trânsito, ao qual a remeterá anualmente;

(6) Parágrafo único do artigo 8.º da Lei n.º 5.108/66 — Revogado pelo Decreto-Lei n.º 237/67, artigo 6.º

Parágrafo único. Em casos excepcionais, os Conselhos Estaduais de Trânsito poderão estabelecer facilidades de estacionamento a veículos de médicos, quando em atendimento de emergência.

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(7) (Artigo 14 — caput — sem alteração)</p> <p>§ 1.º O Regulamento deste Código estabelecerá os limites de carga para veículos de transporte.</p>	<p>Art. 14.</p> <p>§ 1.º O regulamento deste Código estabelece os limites máximos de dimensões e peso dos veículos, ficando facultado aos órgãos sob cuja jurisdição se encontram as vias públicas, reduzir estes limites em função das condições específicas.</p>
<p>§ 2.º Nenhum veículo poderá transitar com carga superior à tonelagem fixada pelo fabricante e aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>	<p>§ 2.º Nenhum veículo poderá transitar com peso bruto superior ao fixado pelo fabricante e aprovado pelo Ministério da Indústria e do Comércio.</p>
<p>(8)</p> <p>Art. 20. O ingresso em território nacional de veículo automotor licenciado em outro país, de propriedade de cidadão residente no exterior, bem como a saída para fins de turismo e retorno de veículo licenciado no Brasil, far-se-á mediante a apresentação do Certificado Internacional de Circulação, Caderneta de Passagem nas Alfândegas e Permissão Internacional para Conduzir.</p>	<p>Art. 20. O ingresso em território nacional de veículo automotor licenciado em outro país, de propriedade de pessoa residente no exterior, bem como a saída para fins de turismo e retorno de veículo licenciado no Brasil, far-se-á mediante a apresentação do Certificado Internacional de Circulação, Caderneta de Passagem nas Alfândegas e Permissão Internacional para Conduzir, ressalvado o caso de dispensa, em virtude de reciprocidade de tratamento.</p>
<p>(9) (Artigo 23 — caput — sem alteração)</p> <p>§ 1.º O Conselho Nacional de Trânsito baixará as instruções necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo.</p>	<p>§ 1.º O Departamento Nacional de Trânsito expedirá as instruções necessárias ao perfeito cumprimento do disposto neste artigo.</p>
<p>§ 2.º — sem alteração</p>	
<p>(10)</p> <p>Art. 25. Compete aos Departamentos de Trânsito e às Circunscrições Regionais de Trânsito a expedição da Permissão Internacional para Conduzir, Certificado Internacional de Circulação e Caderneta de Passagem nas Alfândegas, sendo que o Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir aquela competência à Confederação Brasileira de Automobilismo, ao Touring Club do Brasil ou a outra entidade idônea.</p>	<p>Art. 25. Compete aos Departamentos de Trânsito expedir a Permissão Internacional para Conduzir, o Certificado Internacional para Automóvel e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas.</p> <p>Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir competência para a expedição desses documentos a entidades idôneas, que comunicarão o ato ao Departamento de Trânsito ou à Circunscrição Regional de Trânsito.</p>
<p>(11) (Artigo 32 — caput — sem alteração)</p> <p>Parágrafo único. A disposição das cores nos sinais luminosos deverá ser uniforme.</p>	<p>Parágrafo único. A disposição das cores nos sinais luminosos será uniforme, e obedecerá ao estabelecido no Regulamento deste Código.</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(12)</p> <p>Art. 33. Fica adotada a "Convenção Relativa a um Sistema Uniforme de Sinalização de Trânsito", segundo a Sexta Sessão da Comissão de Transportes e Comunicações da ONU, em junho de 1952.</p>	<p>Art. 33. Somente será admitida, nas vias públicas, a sinalização de trânsito aprovada pelo Regulamento deste Código.</p>
<p>Parágrafo único. Toda sinalização complementar não compreendida nessa Convenção, ou qualquer alteração, poderá ser instituída por proposta do Conselho Nacional de Trânsito.</p>	<p>Parágrafo único. A modificação ou complementação da sinalização de que trata este artigo será proposta pelo Departamento Nacional do Trânsito, ouvido o Conselho Nacional de Trânsito.</p>
<p>(13)</p> <p>Art. 35. O Regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie, categoria, dimensões, peso e equipamento.</p>	<p>Art. 35. O Regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.</p>
<p>(14)</p> <p>(Artigo 37 — caput e § 1.º — sem alteração)</p>	
<p>§ 2.º São considerados, além de outros que venham a ser determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito, como equipamentos obrigatórios dos veículos automotores:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pára-choques dianteiros e traseiros; b) protetores para as rodas traseiras dos caminhões; c) espelhos retrovisores; d) limpadores de pára-brisas; e) pala interna de proteção contra o sol, para motoristas; f) faroletes e faróis dianteiros de luz branca; g) lanternas de luz vermelha na parte traseira; h) velocímetros; i) buzina; j) dispositivo de sinalização noturna, de emergência, independente de circuito elétrico do veículo; l) extintor de incêndio, para veículos de carga e transporte coletivo; m) silenciador dos ruídos de explosão do motor; 	<p>§ 2.º Os equipamentos obrigatórios dos veículos serão determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>n) freios de estacionamento e de pé, com comandos independentes;</p> <p>o) luz para o sinal de "pare";</p> <p>p) iluminação da placa traseira;</p> <p>q) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás, inclusive para reboques, carretas e similares;</p> <p>r) cintos de segurança para a árvore de transmissão de veículos de transporte, coletivos e de carga;</p> <p>s) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;</p> <p>t) registradores de velocidade, nos veículos destinados ao transporte de escolares.</p>	

(Artigo 37, §§ 3.º e 4.º — sem alteração)

(Artigo 37, § 5.º, da Lei n.º 5.108/66 — revogado pelo Decreto-Lei n.º 237/67, artigo 6.º)

§ 5.º Nas estradas, o cano de escapamento dos caminhões movidos a óleo Diesel deverá ser colocado com saída para cima.

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(15)</p> <p>(Artigo 43, caput e § 1.º — sem alteração)</p>	
<p>§ 2.º Quando no Município ou região não existirem linhas regulares de ônibus, é facultado à autoridade competente autorizar, a título precário, que veículo, não enquadrado nas exigências do § 1.º deste artigo, transporte passageiros, desde que submetido à prévia vistoria.</p>	<p>§ 2.º Quando, no Município, não existir linha regular de ônibus, a autoridade competente poderá autorizar, a título precário, que veículo de carga transporte passageiros, desde que satisfeitas as condições mínimas estabelecidas no Regulamento deste Código.</p>
Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 912/69)
<p>(16)</p> <p>Art. 47. É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudos ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo para os de representação dos Presidentes da República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal.</p>	<p>Art. 47. É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudos, ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo para os de representação dos Presidentes da República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados, do Supremo Tribunal Federal, bem como os de representação pessoal do Vice-Presidente da República, dos Ministros de Estado, do Chefe do Serviço Nacional de Informações e dos Chefes do Gabinete Civil e do Gabinete Militar da Presidência da República.</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(17)</p> <p>Art. 55. É criado, com sede no Distrito Federal e subordinado ao Conselho Nacional de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos Automotores, com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores no País e dos Certificados de Registro.</p>	<p>Art. 55. É criado, como órgão integrante do Departamento Nacional de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos automotores (RENAVAN), com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores e dos Certificados de Registro, no território nacional.</p>
Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(18) (Art. 60 — caput — sem alteração)</p> <p>§ 1.º A placa traseira deve ser lacrada à estrutura do veículo e sobre ela será afixada uma plaqueta destacável e substituível, em cada exercício, contendo o número da placa repetido, o prefixo da respectiva Unidade Federativa e indicação do ano e mês do licenciamento.</p>	<p>§ 1.º A placa traseira deve ser lacrada à estrutura do veículo e sobre ela será afixada uma plaqueta destacável em cada exercício.</p>
<p>(Art. 60 — § 2.º — sem alteração)</p>	
<p>§ 3.º Os veículos de propriedade da União, dos Estados, dos Municípios, dos Territórios e do Distrito Federal terão ainda nas plaquetas os prefixos: SPF, SPE, SPM, SPT e PDF, respectivamente.</p>	<p>§ 3.º Os veículos de propriedade da União, Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios não usarão a plaqueta de que trata este artigo.</p>
<p>(Art. 60 — §§ 4.º e 5.º — sem alteração)</p>	
<p>(19)</p> <p>Art. 61. Estão isentos dos impostos, taxas e emolumentos:</p> <p>a) os veículos de propriedade da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios;</p> <p>b) os veículos de propriedade das repartições estrangeiras acreditadas junto ao Governo Brasileiro, nos termos da legislação vigente e dos Convênios Internacionais homologados pelo Brasil.</p> <p>Parágrafo único. A isenção de que trata este artigo não exime os veículos do Certificado de Registro, das vistorias de trânsito e do emplacamento.</p>	<p>Art. 61. O licenciamento de veículo em mais de um Município não acarreta a troca de placa, nem o uso de mais de uma, que fica proibido.</p> <p>Parágrafo único. No caso de licenciamento por mudança de domicílio ou de residência, trocar-se-á a placa, destruindo-se a substituída, cientificada a reparação que a houver fornecido.</p> <p>Obs.: As isenções, agora, são disciplinadas na legislação da Taxa Rodoviária Unica.</p>

(20) (Artigo 62 e parágrafo único — Vetados)

Dispositivo Vetado — Art. 62 — Os veículos a frete estão isentos de tributos no Município em cujo território transitarem, desde que não exerçam o transporte remunerado local.

Parágrafo único. Serão considerados em trânsito os veículos a frete que, explorando o comércio de transportes entre pontos determinados, recebam ou deixem passageiros ou mercadorias nas localidades intermediárias.

Razões do Veto — Sobre o art. 62 e seu parágrafo, o veto é arrazoado nos seguintes termos:

“Esses dispositivos contrariam o disposto na Emenda Constitucional n.º 18, que não permite à União conceder isenções de tributos estaduais e municipais”.

(21) (Art. 64, parágrafo único — acrescentado pelo Decreto-Lei n.º 237/67, art. 3.º)

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos bicicletas e triciclos, inclusive ciclomotores, providos de motor auxiliar térmico de até cinquenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada e cuja velocidade máxima não exceda a cinquenta (50) quilômetros horários, e aos aparelhos automotores de que trata o artigo anterior.

(Revogado pelo Decreto-Lei n.º 584, de 16-5-69, art. 2.º)

(22) (Artigo 66, § 3.º — acrescentado pelo Decreto-Lei n.º 237/67, art. 4.º)

§ 3.º Estão isentos da Carteira Nacional de Habilitação os condutores de bicicletas e triciclos e dos aparelhos automotores a que se refere o art. 64, parágrafo único. (Revogado pelo Decreto-Lei n.º 584, de 16-5-69, art. 2.º)

(23) (Art. 70 e § 1.º — alterado pelo Decreto-Lei n.º 584, de 16-5-69, art. 1.º)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-lei n.º 584/69)
<p>Art. 70. A habilitação para dirigir veículos será apurada através de exame que o candidato requererá à autoridade de trânsito, juntando os seguintes documentos, além dos que forem exigidos na regulamentação deste Código:</p> <p>a) prova de identidade expressamente reconhecida na legislação federal;</p> <p>b) folha-corrída e atestado de bons antecedentes.</p>	<p>Art. 70. A habilitação para dirigir veículos apurar-se-á através de exame requerido pelo candidato à autoridade de trânsito, instruído o requerimento com os seguintes documentos, além de outros que exija o Regulamento deste Código:</p> <p>a) carteira de identidade ou documento reconhecido por lei como prova de identidade;</p> <p>b) folha-corrída ou atestado de bons antecedentes, passado pela repartição competente.</p>
<p>§ 1.º Não será concedida inscrição do candidato que não souber ler e escrever.</p>	<p>§ 1.º Não se concederá inscrição a candidato que:</p> <p>I — não contar dezoito ou mais anos de idade;</p> <p>II — não souber ler e escrever.</p>

(24) (Artigo 72, § 5.º — Vetado)

Dispositivo Vetado

§ 5.º Os condutores amadores poderão também dirigir caminhões e camionetas quando de seu uso e propriedade, sem que fiquem por isso obrigados a contribuições de previdência social.

Razões do Veto — No que tange ao § 5.º do art. 72, os fundamentos do veto estão assim expressos:

“A redação do dispositivo em exame é imprecisa, podendo ensejar burlas e fraudes à lei, visto não ficar garantida a inclusão obrigatória na previdência social dos condutores desses veículos para fins lucrativos ou mediante frete”.

(25) (Artigo 73 e § 1.º — alterado pelo Decreto-Lei n.º 237/67)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
Art. 73. Aos condutores de veículos de transporte coletivo e de escolares, e aos de carga, quando destinados a inflamáveis, explosivos e material físsil, bem como aos de veículos com capacidade de seis ou mais toneladas, será exigido exame psicotécnico.	Art. 73. Será exigido exame psicotécnico aos condutores de transporte coletivo e aos de cargas perigosas.
§ 1.º O exame de que trata este artigo poderá ser substituído por outro equivalente, onde e enquanto não houver aparelhamento necessário, ficando em tal caso sua validade restrita à área do Estado ou do Território em que se realize.	§ 1.º Para efeito deste artigo, o Conselho Nacional de Trânsito definirá as normas dos exames e a classificação de periculosidade das cargas.
§§ 2º e 3º — sem alteração.	

(26) (Artigo 80, § 1.º — Vetado)

Dispositivo vetado

§ 1.º O aprendizado para obtenção da carteira de habilitação de que trata este artigo poderá ser efetuado nas escolas de mecanização agrícola, nas escolas de aprendizagem devidamente autorizadas, sob a orientação de técnicos de repartições oficiais de agricultura.

Razões do Veto — A propósito do § 1.º do art. 80, são arroladas as seguintes razões de veto:

“A exigência contida nesse parágrafo impedirá a habilitação de condutores de tratores, máquinas agrícolas e outros veículos onde não haja “técnicos de repartições oficiais de agricultura”. Além disso, são pouquíssimas as escolas de mecanização no País, o que viria trazer uma série enorme de problemas e dificuldades que poderiam, inclusive, retardar o desenvolvimento nacional.”

(27) (Artigo 81 — alterado pelo Decreto-Lei n.º 237/67 e, posteriormente, revogado pelo Decreto-Lei n.º 584/69, art. 2.º)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
Art. 81. Aos menores de dezoito anos de idade e maiores de quinze poderá ser concedida autorização para dirigir, a título precário, bicicletas motorizadas, motocicletas e similares equipadas com motor	Art. 81. Os menores de dezoito anos de idade e maiores de quinze poderão dirigir bicíclcos e tricíclos, inclusive os ciclomotores providos de motor auxiliar térmico de até cinqüenta (50) centímetros

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>até 50 cc de cilindrada, obedecidas as seguintes exigências:</p> <p>a) autorização do pai ou responsável;</p> <p>b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde reside;</p> <p>c) habilitação mediante os exames previstos neste Código e seu Regulamento.</p>	<p>cúbicos de cilindrada e cuja velocidade não exceda a cinquenta (50) quilômetros por hora, desde que autorizado pelo pai ou responsável, e, na falta destes, pelo Juiz de Menores da jurisdição.</p>
<p>(28) (Artigo 82 e parágrafo único — revogados pelo Decreto-Lei n.º 584/69, art. 2.º)</p> <p>Art. 82. Poderá ser concedida autorização para dirigir veículo automotor, a título precário, na categoria de amador, a quem tenha dezessete anos de idade, desde que, satisfazendo as demais exigências para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, apresente ainda:</p> <p>a) autorização do pai ou responsável;</p> <p>b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde reside;</p> <p>c) Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil com valor estabelecido pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p> <p>Parágrafo único. Ao completar dezoito anos de idade, a autorização de que trata este artigo poderá ser transformada em Carteira Nacional de Habilitação, independentemente de novos exames, desde que o beneficiado não tenha incorrido em infrações dos Grupos "1" e "2" e que preencha todos os requisitos deste Código e seu Regulamento.</p>	

(29) (Artigo 84 — alterado pela Lei n.º 5.820, de 10-11-72)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Lei n.º 5.820/72)
<p>Art. 84. É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 83:</p> <p>a) usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança ao descer vias com declives acentuados.</p> <p>Penalidade: Grupo 2.</p> <p>b) Atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.</p> <p>Penalidade: Grupo 3.</p> <p>c) Tratar com polidez os passageiros e o público.</p> <p>Penalidade: Grupo 4.</p> <p>d) Trajar-se adequadamente.</p> <p>Penalidade: Grupo 4.</p> <p>e) Transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.</p> <p>Penalidade: Grupo 1.</p>	<p>Art. 84. É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 83:</p> <p>a) abster-se da cobrança de passagens, se responsável por veículo de transporte coletivo urbano.</p> <p>Penalidade: Grupo 1.</p> <p>b) Usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança, ao descer vias com declive acentuado.</p> <p>Penalidade: Grupo 2.</p> <p>c) Atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.</p> <p>Penalidade: Grupo 3.</p> <p>d) Tratar com polidez os passageiros e o público.</p> <p>Penalidade: Grupo 4.</p> <p>e) Trajar-se adequadamente.</p> <p>Penalidade: Grupo 4.</p> <p>f) Transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.</p> <p>Penalidade: Grupo 1.</p>

(30) (Artigo 89, item XXIX — alterado pela Lei n.º 5.693, de 16-8-71)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Lei n.º 5.693/71)
<p>XXIX — Efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente.</p> <p>Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação.</p>	<p>XXIX — efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente.</p> <p>Penalidade: Grupo I, apreensão do veículo e da Carteira Nacional de Habilitação.</p>

(31) (Artigo 89 — item XXX — alínea a — alterado pelo Decreto-Lei n.º 912, de 2-10-69)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 912/69)
<p>a) produzindo fumaça.</p>	<p>a) produzindo fumaça, em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN.</p>

(32) (Artigo 103 e § 1.º — alterados pelo Decreto-Lei n.º 237/67)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>Art. 103. Nas vias urbanas, após a ciência das multas, o infrator terá o prazo de trinta dias para pagá-las, podendo, dentro dos dez primeiros dias, oferecer recurso contra sua aplicação, mesmo que tenha efetuado o pagamento da multa.</p>	<p>Art. 103. O infrator terá o prazo de trinta (30) dias, para o pagamento da multa, que lhe for aplicada.</p>
<p>§ 1.º O valor das multas decorrentes de infrações verificadas em rodovias será depositado no ato da autuação e recolhido, se o infrator não recorrer dentro de trinta dias.</p>	<p>§ 1.º O valor da multa decorrente da infração verificada em rodovias poderá ser pago no ato da autuação.</p>
<p>§§ 2.º e 3.º — sem alteração</p>	

(33) (Artigos 112 a 116 e parágrafos únicos — alterados pelo Decreto-Lei n.º 237/67)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>Art. 112. Junto a cada repartição de trânsito, haverá um Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações, com a finalidade de julgar os recursos contra as penalidades impostas.</p> <p>Parágrafo único. A interposição do recurso em tempo hábil terá efeito suspensivo da penalidade, enquanto esta não for julgada.</p> <p>(Vide § 1.º do art. 115, na nova redação.)</p>	<p>Art. 112. As autuações por infração prevista neste Código serão julgadas pela autoridade competente para aplicação de penalidade nele inscrita.</p> <p>Art. 113. Das decisões que impuserem penalidade por infração prevista neste Código caberá recurso para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, que funcionará junto a cada repartição de trânsito.</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>Art. 113. Cada Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações será composto de três membros:</p> <p>a) 1 presidente, indicado pelo Conselho Estadual de Trânsito;</p> <p>b) 1 representante da repartição do trânsito;</p> <p>c) 1 representante dos condutores, indicado por entidade reconhecida.</p>	<p>§ 1.º Cada Junta será composta de três membros, sendo:</p> <p>a) um presidente, indicado pelo Conselho de Trânsito do Estado, do Território ou do Distrito Federal;</p> <p>b) um representante da repartição local de trânsito;</p> <p>c) um representante dos condutores de veículos indicado por entidade fixado no Regulamento deste Código.</p>
	<p>§ 2.º As Juntas criadas para funcionar junto ao órgão rodoviário federal terão presidente indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>
<p>Art. 114. Quando e onde for necessário, os Conselhos Estaduais de Trânsito poderão criar mais de um Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações.</p>	<p>§ 3.º Quando e onde for necessário, a União, os Estados, os Territórios e o Distrito Federal poderão criar mais de uma Junta.</p>
<p>Art. 115. Os Tribunais Administrativos de Julgamento de Infrações funcionarão de conformidade com o Regulamento deste Código e com o Regimento Interno elaborado pelos Conselhos Estaduais de Trânsito.</p>	
<p>Art. 116. Das decisões do Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações caberá recurso aos Conselhos Estaduais e ao Conselho Nacional de Trânsito, conforme o caso.</p>	<p>Art. 114. Das decisões que impuserem a cassação ou a apreensão, por mais de seis (6) meses, da Carteira Nacional de Habilitação, o recurso será interposto para o Conselho Nacional de Trânsito.</p>
	<p>Art. 115. O recurso interpor-se-á mediante petição apresentada à autoridade recorrida, no prazo de trinta (30) dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial, ou do conhecimento, por qualquer modo, pelo infrator.</p> <p>§ 1.º O recurso não terá efeito suspensivo, e somente será admitido, no caso de aplicação de multa, feita a prova, no prazo de interposição, de depósito do valor correspondente.</p> <p>§ 2.º A autoridade recorrida remeterá o recurso ao órgão julgador dentro dos dez (10) dias úteis subsequentes à sua apresentação e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.</p> <p>Art. 116. O recurso deverá ser julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.</p> <p>Parágrafo único. Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade competente para fazê-lo, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.</p>

(34) (Artigos 36 e 37)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)	Alterações (Decreto n.º 62.926, de 28-6-68)
<p>Art. 36. Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Territórios, especialmente:</p> <p>I — regulamentar o uso de suas estradas e respectivas faixas de domínio, considerado, no âmbito de sua competência, o disposto no artigo 46;</p> <p>II — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviços de transporte coletivo para linhas intermunicipais, desde que não transponham, conforme o caso, os limites do Estado, do Distrito Federal ou do Território;</p> <p>III — elaborar plano viário para áreas sob sua jurisdição, promovendo-lhe ou fiscalizando-lhe a implantação, com a colaboração dos Municípios;</p> <p>IV — licenciar veículos;</p> <p>V — implantar sinalização;</p> <p>VI — fixar pontos de estacionamento de veículos de aluguel;</p> <p>VII — fixar itinerário de veículos de transporte coletivo;</p> <p>VIII — aplicar penalidades e arrecadar multas decorrentes de infrações de trânsito nas áreas sujeitas à sua jurisdição;</p> <p>IX — registrar veículos;</p> <p>X — habilitar condutores;</p> <p>XI — exercer a polícia de trânsito na respectiva jurisdição.</p> <p>Art. 37. Compete aos Municípios, especialmente:</p> <p>I — regulamentar o serviço de automóvel de aluguel;</p> <p>II — determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel;</p> <p>III — limitar o número de automóveis de aluguel;</p> <p>IV — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviço de transporte coletivo para linhas municipais.</p>	<p>Art. 36. Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Territórios, especialmente:</p> <p>I — regulamentar o uso de suas estradas e respectivas faixas de domínio, considerado o disposto no artigo 46;</p> <p>II — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviços de transporte coletivo para linhas intermunicipais, desde que não transponham os limites do respectivo território;</p> <p>III — implantar sinalização nas suas estradas;</p> <p>IV — aplicar penalidade e arrecadar multas decorrentes de infrações de trânsito, exceto quanto às verificadas nas estradas federais;</p> <p>V — registrar veículos;</p> <p>VI — habilitar condutores;</p> <p>VII — exercer a polícia de trânsito, ressalvado o disposto no artigo 35, VII.</p> <p>Parágrafo único. Aos Estados não divididos em Municípios e ao Distrito Federal incumbem, ainda, as atribuições de que trata o artigo seguinte.</p> <p>Art. 37. Compete aos Municípios, especialmente:</p> <p>I — regulamentar o uso das vias sob sua jurisdição, considerado o disposto no artigo 46;</p> <p>II — conceder, autorizar ou permitir exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais;</p> <p>III — regulamentar o serviço de automóvel de aluguel (táxi);</p> <p>IV — determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel;</p> <p>V — limitar o número de automóveis de aluguel (táxi);</p> <p>VI — licenciar veículos;</p> <p>VII — implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição.</p> <p>Parágrafo único. Os Municípios, mediante convênio, poderão deferir aos respectivos Estados ou Territórios a execução total ou parcial de suas atribuições relativas ao trânsito.</p>

(35) (Artigo 81)

Norma transitória (Decreto n.º 72.752, de 6-9-73)

Art. 4.º É assegurado o trânsito, durante cinco anos que se seguirem à entrada em vigor deste Decreto, aos veículos cujas dimensões excedam, no máximo, 10% (dez por cento) às estabelecidas no art. 81 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

(36) (Artigo 95)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)	Alterações em vigor (Decreto n.º 72.294, de 24-5-73).
<p>Art. 95. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente da República e dos Presidentes do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal portarão placas com as cores da Bandeira Nacional.</p> <p>Parágrafo único. Os veículos de representação de Ministro de Estado, Governador e Secretário de Estado, Presidente de Tribunal Federal ou Estadual e de Assembléia Legislativa e de autoridades religiosas das mais altas hierarquias terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>	<p>Art. 95. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente da República, do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, bem como dos Ministros de Estado, dos Chefes dos Gabinetes Militar e Civil da Presidência da República, dos Chefes do Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas, do Consultor-Geral da República e do Procurador-Geral da República, terão placas com as cores da Bandeira Nacional.</p> <p>Parágrafo único. Os veículos de representação dos Tribunais Federais, bem como os dos Governadores e Secretários de Estado, dos Presidentes das Assembléias Legislativas e dos Tribunais Estaduais terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>

ALTERAÇÕES SOFRIDAS ANTERIORMENTE

<p>1.º Decreto n.º 65.262, de 2-10-69</p> <p>Art. 95. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal, da Câmara dos Deputados, do Supremo Tribunal Federal, bem como os dos Ministros de Estado, do Chefe do Serviço Nacional de Informações e dos Chefes do Gabinete Civil e do Gabinete Militar da Presidência da República, terão placas com as cores da Bandeira Nacional.</p> <p>(Obs.: O parágrafo único foi suprimido).</p>	<p>2.º Decreto 66.433, de 10-4-70</p> <p>Art. 95. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente, do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, bem como dos Ministros de Estado, dos Chefes do Gabinete Civil e do Gabinete Militar da Presidência da República e dos Chefes do Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas, terão placas com as cores da Bandeira Nacional.</p> <p>Parágrafo único. Os veículos de representação dos Tribunais Federais, bem como dos Governadores e Secretários de Estado, dos Presidentes das Assembléias Legislativas e dos Tribunais Estaduais, terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>
---	--

(37) (Artigo 103)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

<p>Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)</p>	<p>Alterações (Decreto n.º 66.080, de 16-1-70)</p>
<p>Art. 103. Os veículos de transporte de inflamáveis, líquidos ou gasosos, de explosivos ou de material físsil terão suas carroçarias pintadas de cor verde e uma faixa horizontal, branca, de quarenta centímetros (40 cm) de largura, em toda a sua extensão, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "Inflamável", "Explosivo" ou "Material Físsil", pintado com tinta refletora de cor vermelha, nas laterais e na traseira.</p>	<p>Art. 103. Os veículos de transporte de inflamáveis, líquidos ou gasosos, de explosivos ou de material físsil terão pintada em suas carroçarias uma faixa horizontal, branca, de quarenta centímetros (40 cm) de largura, em toda a sua extensão, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "Inflamável", "Explosivo" ou "Material Físsil", conforme o caso, pintado com tinta refletora de cor vermelha, nas laterais e na traseira.</p> <p>(Norma transitória — Decreto n.º 66.080, de 16-1-70)</p> <p>Art. 2.º Até 31 de agosto de 1970, dispensar-se-á aos veículos de que trata o artigo 103 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito a satisfação da exigência relativa a pintura da faixa horizontal branca, ficando obrigados, porém, ao uso dos dísticos aí previstos.</p>

(38) (Artigo 122 e § 1.º)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

<p>Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)</p>	<p>Alterações — (Decreto n.º 66.199, de v2-2-70)</p>
<p>Art. 122. A toda licença corresponderá um registro composto de seis (6) caracteres, divididos em três (3) grupos:</p> <p>I — primeiro grupo: composto de uma (1) letra, indicativa do Estado, Território ou Distrito Federal, de acordo com a distribuição constante no Anexo V;</p> <p>II — segundo grupo: composto de dois (2) caracteres, indicativos do Município, resultante do arranjo, com repetição, de vinte e três (23) letras e os nove (9) algarismos significativos dois (2) a dois (2);</p> <p>III — terceiro grupo: composto de três (3) caracteres, indicativos do registro individual, resultante do arranjo, com repetição, de vinte e três (23) letras e os nove (9) algarismos significativos três (3) a três (3).</p> <p>§ 1.º A distribuição dos arranjos (segundo grupo) correspondentes aos Municípios será feita pelos Conselhos de Trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.</p>	<p>Art. 122. Os veículos automotores serão registrados, nos Órgãos de Trânsito identificadores, por um registro composto de seis caracteres divididos em dois grupos:</p> <p>I — primeiro grupo: composto de dois (2) caracteres, resultantes do arranjo, com repetição, de vinte e cinco (25) letras, duas a duas;</p> <p>II — segundo grupo: composto de um número de quatro algarismos.</p> <p>§ 1.º O conjunto dos arranjos do primeiro grupo é o constante do Anexo V do presente Regulamento.</p>

(39) (Artigo 122, § 2.º)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 1.º-1-68)

§ 2.º A distribuição do arranjo (terceiro grupo) correspondente a cada veículo será feita pelo Município.

1.º — Alteração (Decreto n.º 66.199, 12-2-70)

§ 2.º O registro de bicicletas e triciclos motorizados far-se-á, em cada Município, por um número composto de quatro (4) algarismos.

2.º — Alteração (Decreto n.º 69.099, de 19-8-71) (EM VIGOR)

§ 2.º O registro de bicicletas e triciclos motorizados far-se-á, em cada Município, com a composição de cinco caracteres divididos em dois grupos, a saber:

I — primeiro grupo: composto de dois caracteres, resultantes de arranjo, com repetição, de vinte e cinco letras, duas a duas, conforme anexo V do presente Regulamento;

II — segundo grupo: composto de um número de três algarismos.

(40) (Artigo 134)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Art. 134. O pedido de licença para aprendizagem do menor que tenha dezesete (17) anos de idade (artigo 171, III) instruir-se-á com:

I — autorização do pai ou responsável;

II — autorização do Juiz de Menores com jurisdição no Município de sua residência;

III — apólice de seguro de responsabilidade civil, com valor fixado pelo CONTRAN;

IV — declaração, do próprio punho, de que sabe ler e escrever;

V — duas fotografias, tamanho 3 cm x 4 cm.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(41) (Artigo 137, Parágrafo único)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Parágrafo único. Quando se tratar de aprendiz de dezessete (17) anos, só lhe será expedida outra licença após completar dezoito (18) anos, sem prejuízo do prazo de seis (6) meses previstos neste artigo.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(42) (Artigo 141, Parágrafo único)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos bicicletas e triciclos, inclusive ciclomoteres, providos de motor auxiliar térmico de, até, cinquenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada, e cuja velocidade máxima não exceda a cinquenta (50) quilômetros horários, bem como aos aparelhos autômatos destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou pavimentação.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(43) (Artigo 146)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original — (Decreto número 62.127, de 16-1-68)	Alterações — (Decreto n.º 72.752, de 6-9-73)
<p>Art. 146. A apresentação do cartão de saúde expedido pelo Ministério da Aeronáutica, no período de sua vigência, dispensa o exame de sanidade física e mental para habilitação e revisão periódica.</p>	<p>Art. 146. Os pilotos militares e civis que apresentarem Cartão de Saúde, expedido pelo Ministério da Aeronáutica, ficam dispensados da prestação dos exames previstos nos artigos 144, I e II, e 158, I, alínea "a", deste Regulamento.</p>

(44) (Artigo 162, § 1.º)

Passa a parágrafo único, em razão de ter sido suprimido o § 2.º pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69 (embora, por evidente engano, este determine que se renumere dessa forma o próprio § 2.º que revoga).

(45) (Artigo 162, § 2.º)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

§ 2.º Estão isentos da Carteira Nacional de Habilitação os condutores de veículos de que trata o artigo 141, parágrafo único.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(46) (Artigo 171, item III)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

III — ao que tenha dezessete (17) anos de idade, para dirigir veículo automotor a título precário, na categoria de amador, satisfeitas as exigências para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação;

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

(47) (Artigo 171, item IV)

O item IV passa a ser III — Decreto n.º 64.526, de 16-5-69

(48) (Artigo 171, § 1.º)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

§ 1.º A Autorização, ao caso do item III, será cassada, se o menor praticar qualquer infração punida com multa dos Grupos 1 e 2.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(49) (Artigo 171, §§ 2.º e 3.º)

Tendo sido revogado o § 1.º do art. 171, pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69, os §§ 2.º e 3.º desse artigo seriam de renumerar-se para §§ 1.º e 2.º, respectivamente.

Neste caso, entretanto, o Decreto n.º 64.526/69 omitiu a necessária observação, ao contrário do que fez em relação aos demais.

(50) (Artigo 172)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Art. 172. No caso do item III do artigo anterior, a Autorização, ao completar o seu possuidor dezoito (18) anos de idade, poderá ser substituída pela Carteira Nacional de Habilitação, categoria de amador, dispensando-se-lhe os exames já prestados, salvo se houver incorrido em infração punida com multa dos Grupos 1 e 2.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(51) (Artigo 181, inciso XXX, alínea "a")

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original — (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Alterações — (Decreto n.º 65.262, de 2-10-69)

a) produzindo fumaça;

a) produzindo fumaça em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

(52) (Artigo 201)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Art. 201. Aos menores autorizados a dirigir, nos termos do artigo 171, item III, quando incidirem em infrações dos Grupos 1 e 2, será cassada a respectiva Autorização.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(53) (Artigo 236)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original — (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)	Alterações — (Decreto n.º 72.752, de 6-9-73)
Art. 236. Os formatos dos modelos de documentos de que trata este Regulamento poderão ser alterados pelo CONTRAN, quando o emprego de novas técnicas o justifique, desde que aprovados pelo Ministro da Justiça.	Art. 236 Os modelos de documentos de que trata este Regulamento poderão ser alterados pelo Conselho Nacional de Trânsito, com aprovação do Ministro da Justiça, quando o emprego de novas técnicas o justificar.

(54)

Anexo III

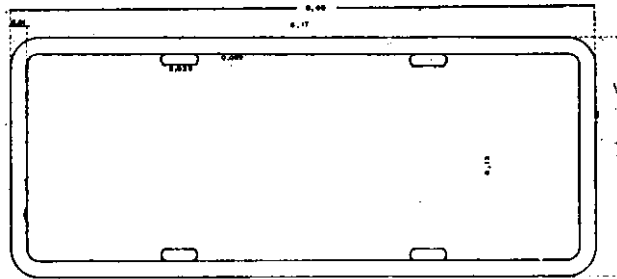
Substituído pelo Decreto 66.199, de 12-2-70.

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

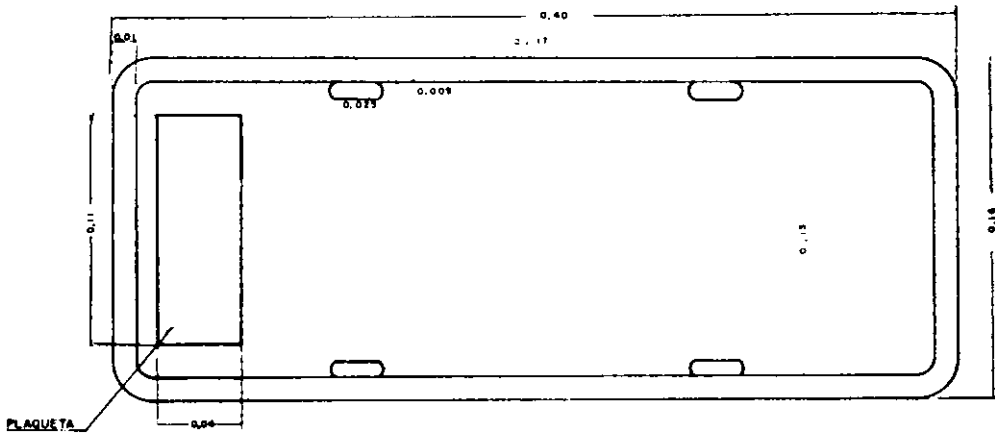
VEÍCULO	PLACAS			
	COR		FORMA	DIMENSÕES
	Fundo	Dísticos		
Particular	Amarela ..	Preta	Retangular .	0,40 m x 0,16 m
Aluguel	Vermelha ..	Branca	Retangular .	0,40 m x 0,16 m
Oficial	Branca	Preta	Retangular .	0,40 m x 0,16 m
Experiência	Verde	Branca	Retangular .	0,40 m x 0,16 m
Aprendizagem	Branca	Vermelha ..	Retangular .	0,40 m x 0,16 m
Fabricante	Azul	Branca	Retangular .	0,40 m x 0,16 m

(Anexo III)

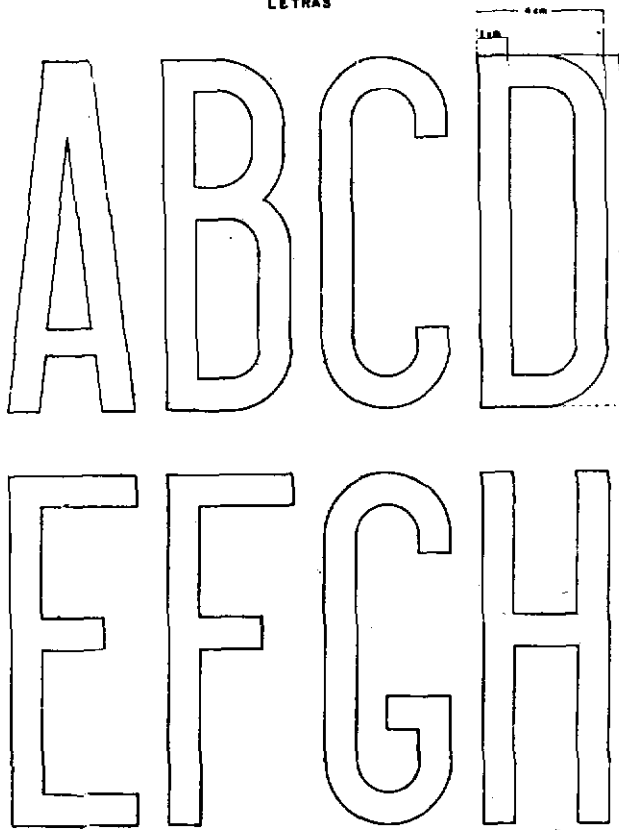
PLACA DIANTEIRA
(RETANGULAR)



PLACA TRASEIRA
(RETANGULAR)



LETRAS



C M T
REGULAMENTO

LETRAS

I JKL
MNOP

G M T
REGLAMENTO

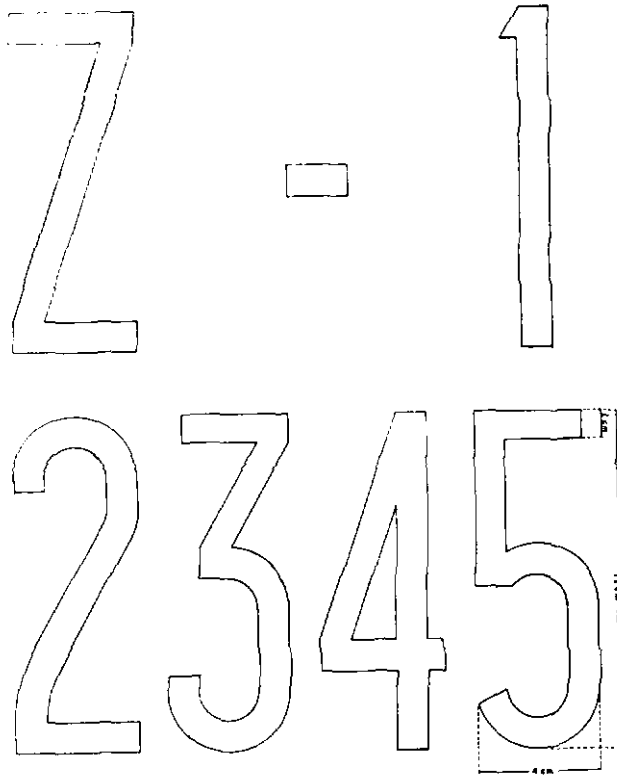
LETRAS

R S T U

V W X Y

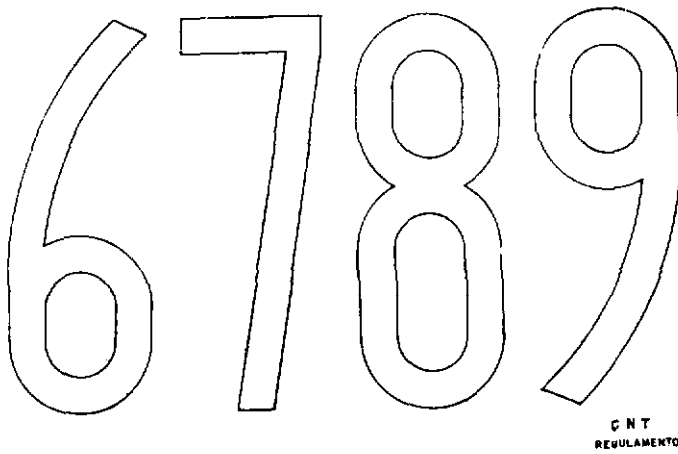
C N T
REGULAMENTO

LETRAS E NÚMEROS



C M T
REGULAMENTO

NÚMEROS

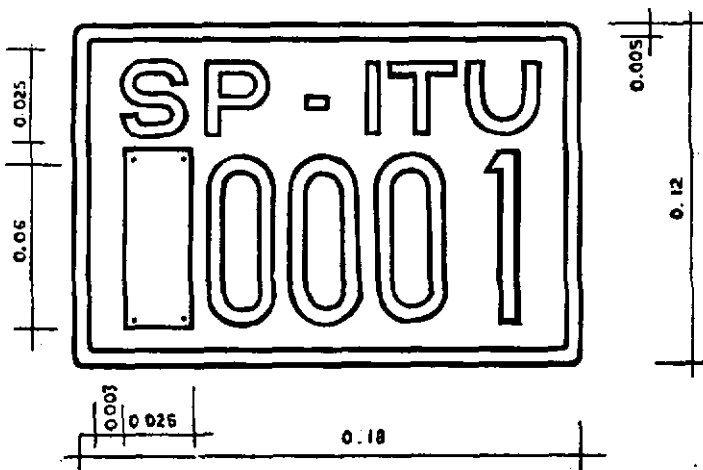


(55)

Modelo de placa constante do número 2 do Anexo III (Alteração anterior — Decreto n.º 66.199, de 12-2-70)

2) BICICLOS E TRICICLOS MOTORIZADOS

Os bicicletas e triciclos motorizados terão apenas placa traseira com cores iguais às previstas no item 1 do presente Anexo, obedecendo, entretanto, às seguintes dimensões e formas:



(58)

ANEXO V

Substituído pelo Decreto n.º 66.199, de 12-2-70
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

ANEXO V

1.º Conjunto (1 letra)

Distribuição do 1.º caráter de placa pelos Estados e Territórios

A — Amazonas	O — Goiás
B — Bahia	P — Paraná
C — Ceará	Q — Sergipe
D — Acre	R — Rio Grande do Sul
E — Espírito Santo	S — São Paulo
F — Pará	T — Rio de Janeiro
G — Guanabara	U — Santa Catarina
H — Maranhão	V — Alagoas
I — Piauí	X — Mato Grosso
J — Rio Grande do Norte	Y — Distrito Federal
L — Paraíba	Z — Território do Amapá de ZAA a ZH9
M — Minas Gerais	Território de Fernando de Noronha
N — Pernambuco	de ZIA a ZQ9
	Território de Rondônia de ZRA a
	A19
	Território de Roraima de ZZA a Z99

(59)

ANEXO VII

Substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

LICENÇA PARA APRENDER A CONDUZIR VEÍCULO

A impressão far-se-á em papel fiduciário, contra falsificação, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida.

A tarja será em alto-relevo de cor cinza e os dísticos, nela inseridos, em negativo.

O fundo terá impressão antifotográfica em cor marron e conterá, ao centro, emblemas da República, em marcas — d'água cor marron — escuro.

O texto será em cor preta.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE _____ LICENÇA PARA APRENDER A CONDUZIR VEÍCULO Nº _____ VALOR ANO _____	
Nome _____	_____
Profissão _____	Categoria _____
Instrução _____	Categoria _____
Tela _____	Data _____
<small>INFORMAÇÃO LEGISLATIVA</small>	

"Dapienti erantate dignitas sem a companhia do Instrutor, não esta a serwa suamante casado, e ad modo miterse para do o período de aprendizagem univocidade sem metas de casando."

(60)

ANEXO VIII

Substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

A impressão da Carteira Nacional de Habilitação far-se-á em papel fiduciário, contra falsificação, que contenha em sua massa, confete ou fibra colorida.

A tarja será em alto-relevo de cor azul e os dísticos, nela inseridos, em negativo.

O fundo terá impressão antifotográfica em cor amarela e conterá, ao centro, emblemas da República, em marcas-d'água, cor amarela-escuro.

O texto será em cor preta.

The image shows two versions of the National Driver's License Card (Carteira Nacional de Habilitação) form. The left version is titled "CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO" and the right version is titled "DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES". Both forms include fields for name, address, and a photograph, and are valid throughout the national territory.

Left Form (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO):

- CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
- CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO
- Nome: _____
- Endereço: _____
- Validade: _____ de _____ de _____
- FOTOGRAFIA
- VÁLIDA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

Right Form (DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES):

- Nome: _____
- Endereço: _____
- Matrícula: _____
- Estado: _____
- Cidade: _____
- Foto: _____
- Fotografia: _____
- TEM RÉPUBICA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

(61)

ANEXO IX

Suprimido pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

ANEXO IX

**REGISTRO DA CARTEIRA NACIONAL
 DE HABILITAÇÃO**

A impressão far-se-á em papel fiduciário, contra falsificação, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida.

A tarja será em alto-relevo de cor azul e os dísticos, nela inseridos, em negativo.

O fundo terá impressão antifotográfica em cor amarela e conterá, ao centro, emblemas da República, em marcas-d'água, cor amarela-escuro.

O texto será em cor preta.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO	
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE _____	
REGISTRO DE CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO	
_____ VIA	Nº _____
_____ NOME	
_____ Nº DA CARTEIRA	
_____ CATEGORIA	
_____ LOCAL E DATA	_____ (AUTORIDADE EXPEDIDORA)
SÓ TEM VALOR JUNTO À CARTEIRA NACIONAL RESPECTIVA	

(62)

ANEXO X

Substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

AUTORIZAÇÃO PARA CONDUIZIR VEÍCULO

A impressão far-se-á em papel fiduciário, contra falsificação, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida.

A tarja será em alto-relevo de cor laranja e os dísticos, nela inseridos, em negativo.

O fundo terá impressão antifotográfica em cor azul e conterà, ao centro, emblemas da República, em marcas-d'água, cor azul-escuro.

O texto será em cor preta.

The diagram shows a rectangular form with a double-line border. The overall dimensions are 8.90 units in height and 9.50 units in width. The form is divided into several sections:

- Top Section:** Contains the text "CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO" and "DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE _____".
- Title Section:** Features the large, bold title "AUTORIZAÇÃO PARA CONDUIZIR VEÍCULO".
- Identification Section:** Includes the text "Nº _____ VÁLIDA ATÉ ____/____/____".
- Personal Information Section:** A table with four rows and two columns:

NOME	
IDENTIDADE	CATEGORIA
LOCAL	DATA
(AUTORIDADE EXPEDIDORA)	
- Photograph Section:** A rectangular area on the right side labeled "FOTOGRAFIA 2.50 x 3.00".

(63)

DECRETO N.º 72.752 — DE 6 DE SETEMBRO DE 1973

Altera disposições do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, decreta:

Art. 2.º Os Anexos IV, VII, VIII e X do Regulamento do Código Nacional de Trânsito são substituídos pelos que acompanham o presente Decreto.

Parágrafo único. A expedição dos documentos de que tratam os Anexos referidos neste artigo será disciplinada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

(64)

DECRETO N.º 60.788/67

Anteriormente, o limite máximo de carga fora regulado pelos seguintes diplomas legais: Decreto-Lei n.º 49, de 18-11-66 (regulamentado pelo Decreto n.º 59.916, de 5-1-67 (e Decreto-Lei n.º 117, de 31-1-67 (que revoga o anterior).

DECRETO-LEI N.º 49 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Regula o limite máximo de carga por eixo para o tráfego, nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo parágrafo único do art. 31 do Ato Institucional n.º 2, de 27 de outubro de 1965,

Considerando a necessidade de evitar a deterioração prematura da rede rodoviária nacional causado pelo excesso de peso de veículos; e

Considerando a inexistência de legislação adequada no sentido de regular os pesos máximos para os veículos que trafegarem nas vias públicas do território nacional, resolve baixar o seguinte Decreto-Lei:

Art. 1.º — O tráfego, nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos só é permitido dentro das condições e critérios estabelecidos neste Decreto-Lei.

Art. 2.º São fixados os seguintes limites de carga por eixo:

a) 10 (dez) toneladas por eixo isolado;

b) 16 (dezesseis) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas;

c) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas for superior a 1,34m.

§ 1.º Quando a distância entre os dois planos paralelos que contêm os centros das rodas de dois eixos adjacentes for inferior a um metro e vinte centímetros, a carga transmitida ao pavimento pelos dois eixos, em conjunto, não excederá a dez toneladas.

§ 2.º Quando a distância aludida no parágrafo anterior for superior a dois metros e trinta e nove centímetros, cada eixo, isoladamente considerado, poderá transmitir ao pavimento até dez toneladas.

Art. 3.º Os limites de carga estabelecidos no artigo anterior só prevalecem para os eixos que se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, quatro pneumáticos, da mesma rodagem calçando rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos apoiados por meio de dois pneumáticos os limites de carga, fixados no artigo 2.º deste Decreto-Lei, ficam reduzidos à metade.

Art. 4.º Nenhuma combinação de veículos poderá ser constituída de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, e nem peso total superior a quarenta toneladas.

Art. 5.º Conceder-se-á autorização excepcional aos veículos especiais que transportem carga indivisível e que não se enquadrem nas condições estabelecidas nos artigos anteriores, observados os seguintes critérios:

a) cada viagem dependerá de autorização especial, a critério do órgão competente, a ser exarada em requerimento do interessado, o qual especificará obrigatoriamente as características do veículo e da carga, o percurso a ser percorrido e a data do deslocamento inicial;

b) a autorização especial só tem validade para a viagem indicada no requerimento;

c) o veículo ou combinação de veículos deverá representar a quantidade de eixos necessária à melhor distribuição de carga sobre os mesmos.

Parágrafo único. A autorização especial de que trata este artigo não exige o seu beneficiário da obrigatoriedade de ressarcimento do dano ou danos que o veículo vier a causar à via pública ou a terceiros.

Art. 6.º Os veículos ou combinações de veículos não podem exceder à capacidade nominal de fabricação, a qual constará do seu registro de licença.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, de rebocues e semi-rebocues fornecerão atestados aos proprietários para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Art. 7.º As sanções estabelecidas neste Decreto-Lei serão aplicadas pelos órgãos federais, estaduais e municipais, encarregados da fiscalização do trânsito dentro das suas respectivas jurisdições.

Art. 8.º A fiscalização dos limites de carga será feita ao longo das vias públicas, com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

Art. 9.º Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário-mínimo vigente no País, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Art. 10. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem após o descarregamento do respectivo excesso.

Art. 11. Nos orçamentos dos órgãos encarregados da execução deste Decreto-Lei, serão previstas dotações próprias que permitam a cobertura de despesas com a aquisição de equipamento necessário à fiscalização.

Art. 12. Durante os 180 (cento e oitenta) dias que decorrerem a partir da publicação deste Decreto-Lei, são permitidos, em caráter excepcional, os seguintes limites de carga:

a) 11 (onze) toneladas por eixo isolado;

b) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for de 1,20m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas;

c) 18 (dezoito) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for superior a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas.

§ 1.º Do 181.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, até o 270.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2.º, estão sujeitos à multa correspondente a 2/5 da estabelecida no art. 9.º

§ 2.º Do 271.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, até o 365.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2.º, estão sujeitos à multa correspondente a 4/5 da estabelecida no art. 9.º

§ 3.º Após o 366.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade, a multa de que trata o art. 9.º

Art. 13. Este Decreto-Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República. — H. CASTELLO BRANCO — Juarez Távora.

DECRETO-LEI N.º 117 — DE 31 DE JANEIRO DE 1967

Regula o limite máximo de carga por eixo, para o tráfego nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo § 2.º do art. 9.º do Ato Institucional n.º 4, de 7 de dezembro de 1966, resolve baixar o seguinte Decreto-Lei:

Art. 1.º O tráfego de veículos ou suas combinações, nas vias públicas federais, estaduais e municipais, só é permitido com observância das normas estabelecidas neste Decreto-Lei.

Art. 2.º São fixados os seguintes limites máximos de carga bruta transmitida por eixo às superfícies das vias públicas:

a) 10 (dez) toneladas por eixo isolado;

b) 16 (dezesseis) toneladas por conjunto de dois eixos tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas;

c) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas for superior a 1,34m e inferior ou igual a 2,39m;

d) quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas for superior a 2,39m, cada eixo, isoladamente considerado, poderá transmitir ao pavimento até 10 (dez) toneladas.

§ 1.º Quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas de dois eixos adjacentes for inferior a um metro e vinte centímetros, a carga transmitida ao pavimento pelos dois eixos, em conjunto, não excederá a 10 (dez) toneladas.

Art. 3.º Os limites de carga estabelecidos no artigo anterior só prevalecem para os eixos que se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, quatro pneumáticos, da mesma rodagem, calcando rodas do mesmo diâmetro.

§ 1.º Para fins de capacidade de carga de veículo só são considerados os eixos que tiverem pneumáticos e rodas da mesma rodagem e diâmetro em uma mesma unidade (tratora ou tração).

§ 2.º Nos eixos apoiados por meio de dois pneumáticos, os limites de carga, fixados no art. 2.º deste Decreto-Lei, ficam reduzidos à metade.

Art. 4.º Nenhuma combinação de veículos poderá ser constituída de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, e nem peso total superior a quarenta toneladas.

Art. 5.º Conceder-se-á autorização excepcional aos veículos que transportem carga indivisível e que não se enquadrem nas condições estabelecidas nos artigos anteriores, observados os seguintes critérios:

a) cada viagem dependerá de autorização especial, a critério do órgão competente, a ser exarada em requerimento do interessado, o qual especificará obrigatoriamente as

características do veículo e de carga, o percurso a ser percorrido e da data do deslocamento inicial;

b) a autorização especial só tem validade para a viagem indicada no requerimento;

c) a critério do órgão outorgante da autorização especial, poderá ser exigido que o veículo ou combinação de veículos apresentem construção especial, com quantidade e disposição de eixos determinadas, de modo a ser obtida a distribuição e transmissão ótimas de carga sobre os mesmos.

Parágrafo único. A autorização especial de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da obrigatoriedade de ressarcimento do dano ou danos que o veículo vier causar à via pública ou a terceiros.

Art. 6.º Respeitados os limites cominados no art. 2.º, os veículos ou combinações de veículos não podem ter peso bruto total superior ao limite indicado pelas fábricas e aprovado pelas autoridades competentes, nem podem os pesos brutos transmitidos ao pavimento pelos seus eixos serem superiores aos limites indicados pelas fábricas, devendo constar todos estes limites do seu registro de licença.

§ 1.º Nos veículos dotados de eixos em tandem os limites dos pesos brutos transmitidos às vias públicas pelo conjunto de eixos serão:

I — quando ambos os eixos se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, 4 (quatro) pneumáticos, da mesma rodagem, calçando rodas do mesmo diâmetro, de:

a) 160% da capacidade de carga total estabelecida pelo fabricante para um eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem estiver compreendida entre 1,20 e 1,34 metros;

b) 170% da capacidade de carga total estabelecida pelo fabricante para um eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem for superior a 1,34m e inferior ou igual a 2,39m;

c) 200% da capacidade de carga total estabelecida pelo fabricante para um eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem for superior a 2,30m;

II — quando um dos eixos se apóia no pavimento por meio de 2 (dois) pneumáticos, da mesma rodagem que a do eixo motriz e calçando rodas do mesmo diâmetro que as do eixo motriz de:

a) 130% da capacidade de carga total estabelecida sobre o eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem estiver compreendida entre 1,20 e 1,34m;

b) 135% da capacidade de carga total estabelecida sobre o eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem for superior a 1,34m;

c) 150% da capacidade de carga total estabelecida sobre o eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem for superior a 2,39m.

§ 2.º Os limites das cargas máximas transmitidas às vias públicas pelos eixos de veículos dotados de reboques ou semi-reboques serão:

a) para o veículo trator, os limites por eixo indicados no caput deste artigo e seu § 1.º;

b) para os reboques e semi-reboques, o limite máximo por eixo não poderá ser superior ao limite máximo por eixo verificado no correspondente veículo trator.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, reboques e semi-reboques fornecerão, aos proprietários, atestados com a indicação dos pesos brutos máximos admissíveis por eixo, para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Art. 7.º As sanções estabelecidas neste Decreto-Lei serão aplicadas pelos órgãos federais, estaduais e municipais, ou encarregados da fiscalização do trânsito dentro das suas respectivas jurisdições.

Art. 8.º A fiscalização dos limites de carga será feita ao longo das vias públicas com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

Art. 9.º Nos orçamentos dos órgãos encarregados da execução deste Decreto-Lei, serão previstas dotações próprias que permitam a cobertura de despesas com a aquisição de equipamento necessário à fiscalização.

Art. 10. Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário-mínimo vigente no País, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Art. 11. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado, ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem após o descarregamento do respectivo excesso.

Art. 12. Durante os 120 (cento e vinte) dias que decorrerem a partir da publicação deste Decreto-Lei são permitidos, em caráter excepcional, os seguintes limites de carga:

- a) 11 (onze) toneladas por eixo isolado;
- b) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas;
- c) 18 (dezoito) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for superior a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

§ 1.º Do 121.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, até o 210.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites dos arts. 2.º e 6.º, estão sujeitos à multa correspondente a 2/5 da estabelecida no art. 10.

§ 2.º Do 211.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, até o 305.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites dos arts. 2.º e 6.º, estão sujeitos à multa correspondente a 4/5 da estabelecida no art. 10.

§ 3.º Após o 306.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade, quando for o caso, a multa de que trata o art. 10.

§ 4.º Até o 360.º dia contado da publicação do presente Decreto-Lei, será permitido, a título excepcional, aos veículos equipados com eixos em tandem providos de rodagens diferentes e rodas com diâmetros diferentes, uma carga bruta máxima no conjunto dos eixos em tandem a 130.% da carga bruta máxima indicada pelo fabricante do veículo para o eixo motor isolado.

Art. 13. Dos convênios firmados entre o DNER e os Estados, com fundamento no art. 45 do Decreto-Lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, constarão obrigatoriamente, cláusulas mediante as quais os Estados, através dos seus órgãos rodoviários, se encarregarão, a critério do DNER, do exercício da fiscalização da observância do disposto no presente Decreto-Lei.

Art. 14. De acordo com o Conselho Nacional de Trânsito, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá limites para as cargas transmitidas às vias públicas por combinações de eixos ou de rodas não previstas neste Decreto-Lei, e sempre de modo que os efeitos destrutivos sobre os provimentos e obras de arte não excedam àqueles provocados pelas cargas máximas estabelecidas nos artigos anteriores.

Art. 15. Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em particular o Decreto-Lei n.º 49, de 18 de novembro de 1966, e o Decreto n.º 59.916, de 30 de dezembro de 1966.

Brasília, 31 de janeiro de 1967; 146.º da Independência e 79.º da República. —
H. CASTELLO BRANCO — Juarez Távora.

VIII — ANTEPROJETO DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL

Define as infrações penais relativas à circulação de veículos, regula o respectivo processo e julgamento, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

<p>Ilícitos penais do trânsito</p>	<p>Art. 1.º — Os crimes e contravenções cometidos na condução de veículos ou com ela relacionados são definidos nesta Lei, ressalvadas as disposições legais que permanecem em vigor</p>
<p>Interdição para conduzir veículos motorizados</p>	<p>Art. 2.º — A interdição para conduzir veículo motorizado pode ser imposta como pena principal, isolada ou cumulativamente com outras penas, como pena acessória e como medida de segurança.</p>
<p>Pena de interdição</p>	<p>Art. 3.º — A pena de interdição para conduzir veículo motorizado tem a duração de dois meses a dois anos.</p>
<p>Início da pena de interdição</p>	<p>Parágrafo único — A pena de interdição inicia-se quando transita em julgado a sentença condenatória. O condenado devolverá à autoridade policial ou judiciária a carteira de habilitação, se for condutor habilitado, dentro do prazo de 48 horas, após a intimação realizada para tal efeito.</p>
<p>Interdição como pena acessória</p>	<p>Art. 4.º — É facultativa, como pena acessória, a interdição para conduzir veículo motorizado, se o réu for primário, e obrigatória, se reincidente em infração penal relativa à circulação de veículos.</p>
<p>Duração de pena acessória</p>	<p>§ 1.º — A pena acessória de interdição para conduzir veículo motorizado terá a duração prevista no art. 3.º</p>
<p>Cabimento da pena acessória</p>	<p>§ 2.º Quando não expressamente cominada ao fato punível, a pena de interdição deve ser imposta ao réu primário em infrações penais cometidas na direção de veículo, sempre que as circunstâncias do fato revelarem a violação particularmente reprovável dos deveres que incumbem aos condutores de veículos.</p>
<p>Interdição para conduzir veículo motorizado como medida de segurança</p>	<p>Art. 5.º Ao condenado por crime cometido na direção de veículo motorizado deve ser cassada a licença para conduzir ou proibida a concessão da licença, se ele não a possuir pelo prazo de um a dois anos, se as circunstâncias do fato e os antecedentes do condenado revelam inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a incolumidade alheia.</p>

Execução imediata da medida de segurança

§ 1.º Quanto à medida de segurança prevista neste artigo, não terá efeito suspensivo o recurso interposto contra a sentença que a impuser. Se o condenado for condutor habilitado, devolverá à autoridade policial ou judiciária a carteira de habilitação dentro do prazo de 48 horas após a intimação realizada para tal efeito.

§ 2.º Se antes de expirado o prazo estabelecido é verificada a cessação do perigo condicionante da interdição, esta é revogada; mas, se o perigo persiste ao término daquele prazo, prorroga-se este enquanto não cessa aquele.

§ 3.º A cassação da licença e a proibição de sua concessão devem ser determinadas mesmo no caso de absolvição do réu por inimputabilidade.

§ 4.º A interdição no caso de que trata este artigo pode abranger todo tipo de veículo motorizado ou limitar-se a um deles.

Interdição aplicada ao réu preso

Art. 6.º A interdição para conduzir veículo motorizado não se inicia enquanto o réu estiver cumprindo pena privativa da liberdade.

Comunicação da interdição ao CONTRAN e ao DETRAN

Art. 7.º A interdição para conduzir veículo motorizado será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao CONTRAN e ao DETRAN do Estado em que o condenado tiver domicílio.

Circunstâncias agravantes

Art. 8.º São circunstâncias que sempre agravam as penas das infrações penais previstas nesta Lei ter o agente cometido a infração:

- a) em estado de embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos;
- b) com perigo para duas ou mais pessoas ou com risco de grave dano patrimonial;
- c) sem possuir habilitação para dirigir o veículo que conduzia;
- d) sendo motorista profissional;
- e) utilizando veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;
- f) utilizando veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas;
- g) sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada ao pedestre.

Circunstâncias atenuantes

Art. 9.º São circunstâncias que sempre atenuam a pena ter sido a infração cometida:

- a) concorrendo culpa de outrem;

b) concorrendo defeito ou omissão na construção ou na conservação da rodovia ou da sinalização;

c) concorrendo deficiência técnica na fabricação do veículo.

Réu menor
de 21 anos

Art. 10 — Nas infrações penais de que trata esta Lei não terá qualquer efeito jurídico o fato de contar o agente menos de 21 anos, salvo no que tange ao estabelecimento em que deve ser internado para o cumprimento da pena privativa da liberdade.

Perdão judicial

Art. 11 — O juiz pode deixar de aplicar a pena privativa da liberdade quando o acidente causa morte ou lesão corporal exclusivamente em cônjuge, ascendente, descendente, adotante ou adotado, afim em linha reta ou pessoa com a qual o agente vive maritalmente.

Suspensão
condicional
da pena

Art. 12 — A sentença especificará as condições a que fica subordinada a suspensão condicional da pena, nos casos em que puder ser concedida ao condenado, devendo prever particularmente a obrigação de reparar o dano em prazo a ser determinado na sentença.

Parágrafo único — O juiz pode subordinar a suspensão condicional da pena ao cumprimento de medidas de caráter educativo.

CAPÍTULO 2

Dos Crimes Cometidos na Circulação de Veículos

Homicídio
culposo

Art. 13 — O homicídio culposo cometido na direção de veículo motorizado será punido com a pena de detenção de um a quatro anos, pagamento não excedente a 200 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.

Lesão corporal
culposa

Art. 14 — A ofensa culposa à integridade corporal ou à saúde de outrem cometida na direção de veículo motorizado será punida com a pena de detenção de quatro meses a um ano e pagamento não excedente a noventa dias-multa.

Lesão corporal
leve

§ 1.º — Se a lesão é leve, o juiz pode aplicar exclusivamente a pena patrimonial.

Lesão corporal
grave

§ 2.º — Se a lesão é grave, a pena privativa da liberdade será aumentada de um terço até a metade, e a pena patrimonial pode ser aumentada até o dobro. Neste caso, aplica-se também a pena de interdição para conduzir veículo motorizado.

Omissão de
socorro

Art. 15 — Causar na direção de veículo motorizado, ainda que sem culpa, acidente de trânsito de que resulte dano pessoal, e, em seguida, afastar-se do local sem prestar socorro à vítima.

Fuga do local do acidente	<p>Pena: detenção até seis meses ou pagamento de 30 a 90 dias-multa, sem prejuízo de outras penas resultantes do fato.</p>
Embriaguez ao volante	<p>Parágrafo único — Nas mesmas penas incorre o condutor de veículo motorizado envolvido em acidente de trânsito que se afasta do local para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída.</p> <p>Art. 16 — Conduzir veículo motorizado na via pública sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos.</p> <p>Pena: detenção de três a seis meses ou pagamento de 30 a 90 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado até seis meses.</p> <p>§ 1.º — Sem prejuízo da verificação da embriaguez por outros elementos, considera-se em tal estado quem tiver teor alcoólico no sangue igual ou superior a 0,10% em peso.</p> <p>§ 2.º — A percentagem em peso de álcool será baseada em gramas de álcool por 100 centímetros cúbicos de sangue.</p> <p>§ 3.º — Todo condutor de veículo motorizado que tenha cometido qualquer infração às regras do trânsito, capaz de proporcionar fundadas suspeitas quanto a seu estado pode ser submetido a exame de respiração, sangue, urina ou saliva, para determinar a ingestão de álcool ou de qualquer outra substância de efeitos análogos. Se o condutor do veículo se recusa ao exame, ser-lhe-á imposta a pena de interdição para conduzir veículo motorizado por seis meses, no mínimo, e pagamento de 90 dias-multa, no mínimo.</p>
Desobediência à interdição	<p>Art. 17 — Conduzir veículo motorizado violando interdição imposta com fundamento nesta Lei.</p>
Retenção da Carteira de Habilitação	<p>Pena: detenção de três meses a um ano ou pagamento de 150 dias-multa, no mínimo, com imposição adicional de novo prazo de interdição.</p> <p>Parágrafo único — Nas mesmas penas incorre o condenado que deixar de devolver a carteira de habilitação no prazo estabelecido (art. 3.º, parágrafo único; art. 5.º, § 1.º).</p>
Perigo resultante de violação de regra do trânsito	<p>Art. 18 — Conduzir veículo motorizado violando regra de trânsito e expõe a perigo a incolumidade de outrem.</p> <p>Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento de 15 a 150 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.</p> <p>Parágrafo único — Nas mesmas penas incorre quem:</p> <p>a) confia direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada ou a pessoa que, em virtude de seu estado de</p>

saúde física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;

b) participa, na direção de veículo motorizado, de corrida ou competição não autorizada;

c) trafega com velocidade incompatível com a segurança diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfiles.

**Jornada excessiva
de trabalho**

Art. 19 — Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transportes, jornada de trabalho de condutor de veículo superior a oito horas diárias.

Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento não excedente a 200 dias-multa.

CAPÍTULO 3

Das Contravenções Penais Cometidas na Circulação de Veículos

**Falta de habilitação
para conduzir veículo**

Art. 20 — Conduzir, sem a devida habilitação, veículo na via pública.

Pena: pagamento de vinte a sessenta dias-multa.

Sinais de perigo

Art. 21 — Deixar de colocar na via pública sinal ou obstáculo, determinado em lei ou pela autoridade, e destinado a evitar perigo à circulação de veículos ou transeuntes.

Pena: pagamento de vinte a sessenta dias-multa.

Parágrafo único — Nas mesmas penas incorre quem:

a) apaga sinal luminoso, destrói ou remove sinal de outra natureza ou obstáculo destinado a evitar perigo à circulação de veículos ou a transeuntes;

b) omite a colocação de sinal indicativo de veículo danificado ou imobilizado em local de trânsito;

c) conduz, ou de qualquer forma transfere a outrem, a qualquer título, para que o conduza, veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segurança exigidos pela lei ou pela autoridade, ou constante das especificações dos fabricantes.

**Produção excessiva
de gases, som
ou ruído**

Art. 22 — Conduzir veículo motorizado com produção excessiva de gases, som ou ruído.

Pena: pagamento de dez a cinquenta dias-multa.

Art. 23 — Conduzir veículo sujando, molhando ou molestado alguém.

Pena: pagamento de dez a cinquenta dias-multa.

CAPÍTULO 4

Do Processo e Julgamento das Infrações Penais Cometidas na Circulação de Veículos Motorizados

Normas do processo	Art. 24 — No processo e julgamento das infrações penais cometidas na circulação de veículos motorizados serão observadas as disposições da legislação processual vigente, com as alterações introduzidas por esta Lei.
Processo em caso de flagrante delito	Art. 25 — Havendo flagrante delito, será o infrator, com as testemunhas, apresentado desde logo ao juiz competente.
Audiência de julgamento	Art. 26 — O juiz ouvirá o condutor e as testemunhas, que poderão ser reinquiridas pela acusação e pela defesa, e dará, em seguida, a cada um a palavra por dez minutos. Terminados os debates, julgará de plano. § 1.º — Se o réu não tiver defensor, ser-lhe-á este nomeado pelo juiz. O réu, que não for pobre, será obrigado a pagar os honorários do defensor dativo, arbitrados pelo juiz. § 2.º — Lavrar-se-á de tudo um só auto sem reduzir a termo as declarações. § 3.º — Se o juiz julgar necessário ato probatório, que não possa ser realizado imediatamente, marcará para um dos cinco dias seguintes a continuação do julgamento, determinando todas as providências que o caso exigir.
Dispensa de prisão e fiança	Art. 27 — Não se imporá prisão em flagrante nem se exigirá fiança ao condutor de veículo motorizado, nos casos de infração penal de que resulte vítima, se a esta prestar socorro pronto e eficaz. Deverá ele, entretanto, ser conduzido, em seguida, à presença da autoridade judiciária, para julgamento da infração penal.
Lavratura do auto de flagrante	Art. 28 — Se, por motivo de força maior, ou por inexistir na localidade juiz especialmente designado para conhecer do feito, a apresentação do réu não puder ser realizada na forma do art. 26, caberá à autoridade policial lavrar o auto de prisão em flagrante ou o auto de flagrante delito, remetendo-o desde logo ao juiz competente. Parágrafo único — A autoridade policial advertirá o réu e as testemunhas de que as intimações devidas serão feitas pelo Correio, para o endereço que, na ocasião, for fornecido e ficar constante do auto.
Designação de audiência ou arquivamento	Art. 29 — Recebendo os autos do processo o juiz deles dará vista ao órgão do Ministério Público, que requererá a designação de dia e hora para a audiência de julgamento, ou o arquivamento sumário do processo, se desde logo se evidenciar a inexistência de infração penal.

Intimação	§ 1.º — O réu e as testemunhas serão intimados por carta registrada com aviso de recepção.
Audiência de julgamento	§ 2.º — Na audiência de julgamento o juiz ouvirá o réu e as testemunhas, procedendo-se na forma do art. 26.
Extinção de punibilidade pelo pagamento da multa	Art. 30 — Se a lei cominar exclusivamente pena patrimonial, o réu primário poderá requerer ao juiz que, arbitrando desde logo o valor da multa, o admita a satisfazê-la e declare, após o pagamento, a extinção da punibilidade por perempção. Parágrafo único — Neste caso observar-se-á o que dispõem os parágrafos 1.º e 2.º do artigo 33.
Recurso em caso de absolvição	Art. 31 — Proferida sentença absolutória, caberá apelação do Ministério Público.
Recurso em caso de condenação	Art. 32 — Proferida condenação, o réu poderá oferecer oposição revocatória, no prazo de cinco dias, impugnando a sentença e apresentando, se for o caso, as exceções cabíveis.
Processamento do recurso	§ 1.º — A oposição processar-se-á nos autos em que foi proferida a sentença condenatória e conterà tudo quanto o oponente possa alegar em sua defesa, observado o seguinte procedimento:
Contestação do recurso	a) despachada a petição do oponente, o juiz mandará dar vista ao Ministério Público, por três dias, para contestá-la, designando a seguir audiência sumária de instrução e julgamento;
Requerimento de provas	b) o oponente poderá arrolar até três testemunhas, no máximo, e requerer todas as demais provas que entender necessárias;
Audiência de testemunhas	c) as testemunhas ouvidas na fase policial só serão novamente ouvidas se o juiz o determinar, ou se alguma das partes o requerer;
Assistente de acusação	d) o ofendido e a parte civil interessada poderão ingressar como assistentes em qualquer fase do processo, após o julgamento sumário;
Efeito suspensivo	e) a oposição revocatória suspenderá os efeitos de sentença recorrida.
Audiência de instrução e julgamento	§ 2.º — Na audiência de instrução e julgamento, atender-se-á ao seguinte: a) se o oponente foi interrogado, tendo sido suas declarações reduzidas a termo, antes da sentença condenatória, só se procederá a novo interrogatório se o juiz o determinar; b) as testemunhas do Ministério Público serão as que por ele forem arroladas na contestação à oposição ou

outras arroladas em substituição, não podendo, em qualquer caso, seu número exceder a três;

c) nos debates orais o oponente falará em último lugar.

Recurso cabível

§ 3.º — Contra a sentença que acolher ou rejeitar a oposição poderá apelar o vencido e a parte civil, esta no que tange à responsabilidade civil.

Extinção da punibilidade pelo pagamento da multa

Art. 33 — Se o réu for primário e a condenação exclusiva à pena de multa, paga esta no prazo para oposição, o juiz declarará perempta a ação e extinta a punibilidade.

§ 1.º — Neste caso, o juiz, antes de aplicar a pena de multa, determinará que se lavre termo nos autos de que constará:

a) a declaração do réu de que é primário e de que ainda não se valeu de benefício idêntico ao que pretende obter;

b) a advertência feita ao réu de que, se a declaração da letra a for falsa, incorrerá no crime de falsidade ideológica;

c) a assinatura do escrivão, do réu e de duas testemunhas.

§ 2.º — Se houver dano a terceiros só será cabível a extinção da punibilidade se o réu houver feito o ressarcimento devido.

Procedimento quando não houver flagrante delito

Art. 34 — Se não houver flagrante delito, compete à autoridade policial instaurar inquérito na forma prevista no Código de Processo Penal, remetendo os autos do processo ao juiz competente no prazo legal.

§ 1.º — Observar-se-á o disposto no art. 28, parágrafo único, desta Lei.

§ 2.º — Recebidos os autos do processo, o juiz os fará com vistas ao órgão do Ministério Público, que oferecerá denúncia, se for o caso, no prazo de dez dias.

§ 3.º — Recebida a denúncia, proceder-se-á conforme o rito sumário previsto nos artigos 29 e 26 desta Lei.

Execução da sentença pela justiça de outro Estado

Art. 35 — As decisões da Justiça de um Estado podem ser executadas pela Justiça do Estado em que o condenado tiver domicílio permanente, cumprindo ao juiz fazer as comunicações necessárias a tal efeito.

**Competência para
o processo
e julgamento**

Art. 36 — A competência para o processo e julgamento das infrações penais previstas nesta Lei determina-se segundo os princípios gerais do processo penal. Todavia, se a infração for cometida em rodovia interestadual ou em lugar diverso daquele em que o infrator tiver domicílio ou residência, será competente também o foro do domicílio ou residência do réu.

Parágrafo único — Caso o julgamento da infração não se faça desde logo (art. 26), devem os autos do processo ser enviados ao juiz competente no lugar em que o réu tiver domicílio ou residência, no qual prosseguirá o feito.

CAPÍTULO 5**Da Responsabilidade Civil****Indenização**

Art. 37 — Ao proferir sentença condenatória, o juiz arbitrará de plano a indenização devida pelos danos causados pelo réu, procurando previamente conciliar as partes quanto ao respectivo montante.

Recurso cabível

Art. 38 — Proferida sentença condenatória impondo o ressarcimento do dano e dela intimados o réu e o responsável civil, se for diverso, poderão interpor oposição revocatória no prazo de cinco dias, a qual será julgada conjuntamente com o recurso criminal da mesma espécie, admitida apenas prova documental e pericia com arbitramento, por perito designado pelo juiz.

**Processo da
parte final**

Art. 39 — O processo relativo à reparação do dano far-se-á nos mesmos autos, devendo ser proferida uma só sentença.

Execução civil

Art. 40 — A execução do julgado será promovida pela parte civil habilitada, processando-se no mesmo juízo.

CAPÍTULO 6**Disposições Finais**

Art. 41 — Revogam-se as disposições em contrário e, expressamente, o artigo 36 do Decreto-Lei n.º 3.688, de 3 de outubro de 1941; a Lei n.º 4.611, de 2 de abril de 1965; o art. 123 e seu parágrafo único da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, e os artigos 97 e seus parágrafos, 289, 290, 291 e seu parágrafo do Decreto-Lei n.º 1.004, de 21 de outubro de 1969.

Art. 42 — Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a sua publicação.

Brasília, 20 de setembro de 1973. — Nelson Carneiro.

JUSTIFICAÇÃO

Será feita da tribuna.

ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL

Conselho Federal

Rio de Janeiro, GB.

540-GP

Em 17 de setembro de 1973.

Ano de Rui Barbosa

Excelência.

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência cópia do trabalho de autoria da Comissão por mim designada, na qualidade de Presidente do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, a fim de estudar, sob feição jurídica, o problema da condução de veículos no Brasil, sugerindo medidas, que, convertidas em lei, possam reprimir-lhe os abusos, quando tenham estes o caráter de infrações penais.

2. Composta dos juristas Doutores Ivo d'Aquino, Presidente, Heleno Cláudio Fragoso, Relator, Carlos de Araújo Lima, Francisco de Assis Serrano Neves e Antonio Evaristo de Moraes Filho, a Comissão elaborou minucioso e documentado Relatório, em que, valendo-se de subsídios colhidos em fontes das mais autorizadas, quer no Brasil, quer em países estrangeiros, focalizou, objetivamente, o problema, sob os mais variados aspectos.

3. Em complemento ao Relatório, dando-lhe tradução jurídica dentro da realidade social brasileira e aconselhada pelo que de mais atual existe na legislação de outros países, a respeito do assunto, ofereceu a Comissão, como sugestão, um anteprojeto de lei, em que, além de regular a matéria substantiva, propõe inovações para o processo das infrações penais, modernizando-o e abreviando-lhe o curso.

4. Ao Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil e a mim, especialmente, como seu Presidente, será elevada honra o apoio que aquele trabalho merecer de Vossa Excelência, a quem, nesta oportunidade, manifesto o meu mais distinguido apreço.

José Ribeiro de Castro Filho, Presidente.

Excelentíssimo Senhor Senador Nelson Carneiro — DD.
Líder do Movimento Democrático Brasileiro no Senado Federal.

OS ILÍCITOS PENAIS DO TRÂNSITO E SUA REPRESSÃO

Relatório da Comissão Especial designada pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil.

INTRODUÇÃO

1. O Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil decidiu nomear Comissão para reexaminar a vigente legislação relativa aos ilícitos penais cometidos na circulação de veículos, tendo presente o grave problema que constituem os acidentes de trânsito em nosso País. Foram designados para integrar a comissão os Conselheiros Ivo d'Aquino, escolhido seu presidente, Carlos de Araújo Lima, F. A. Serrano Neves, Antonio Evaristo de Moraes Filho e Heleno Cláudio Fragoso, este último designado Relator.

Iniciando seus trabalhos, a Comissão solicitou a cooperação de todos os Conselhos Seccionais, sindicatos e associações de classe representativas de atividades relacionadas com o trânsito e a indústria automobilística. Valiosas contribuições foram recebidas, sendo justo destacar a coletânea elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal, especialmente para a Comissão. Essa coletânea, compreendendo toda a legislação pertinente e todos os projetos de lei apresentados à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal sobre a matéria, bem como outros subsídios, constituiu um dos mais importantes instrumentos de trabalho com que contou a Comissão.

Os trabalhos da Comissão desenvolveram-se através de numerosas reuniões de que participaram ativamente todos os seus membros. Além de extensa pesquisa legislativa e bibliográfica, minuciosa pesquisa foi realizada em diversas Varas Criminais no Estado da Guanabara, proporcionando exata visão de como funciona a Justiça penal relativamente a esse tipo de infrações.

A tarefa da Comissão foi circunscrita à elaboração de anteprojeto de lei relativo aos ilícitos penais do trânsito e a seu julgamento, tendo-se em vista as graves deficiências de nossa legislação vigente neste assunto, ou seja, a apenas um dos aspectos do complexo problema.

1.^a PARTE

Os Ilícitos Penais do Trânsito e sua Repressão pela Lei Vigente

2. O desenvolvimento da indústria automobilística entre nós é recente, tendo-se iniciado em 1957. Alcançou, no entanto, resultados surpreendentes, ocupando hoje o oitavo lugar no mundo. Nossa frota de veículos é hoje estimada em 4.500.000 unidades. De 987.613 unidades licenciadas em circulação em 1960, passamos para o total de 3.126.559, em 1970 ⁽¹⁾, sendo constantemente superados os recordes de produção. Segundo dados levantados pelo Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares, alcançou-se em maio do corrente ano o recorde da produção mensal, com 65.000 unidades e, inclusive, o recorde da produção diária, 2.976 unidades. A produção acumulada do exercício (até o mês de maio, inclusive), foi de 278.000 unidades, contra 245.041, no correspondente período de 1972, observando-se um aumento de 13,4% ⁽²⁾.

Somos um povo recentemente motorizado, e em escala que superou todas as previsões, nos grandes centros urbanos. Em 1960 havia no País um veículo para cada 62 pessoas. Hoje, a proporção é de um veículo para cada 22 pessoas. 80% dos veículos existentes no País estão nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Salvador, segundo dados do Ministério dos Transportes, situando-se, assim, nessas áreas, os graves problemas da circulação. Só em São Paulo são licenciados, em média, 300 veículos por dia. Na Guanabara são emplacados 140.000 novos veículos por ano (3).

O ritmo de produção indica aumento de 20% por ano. Se em 1974 produzirmos, como se espera, um milhão de veículos, é quase certo que antes de 1980 ultrapassaremos a casa dos dois milhões de veículos por ano, com cerca de 12 milhões em circulação (4). Isso exigirá pelo menos a duplicação da rede rodoviária nacional.

3. Nem só na produção batemos recordes. Também no que se refere aos acidentes temos alcançado cifras impressionantes, a revelar a gravidade do problema que nos ocupa.

Embora não haja estatísticas acuradas, que possam fornecer dados precisos, são bem significativos os índices revelados por diversos levantamentos, mostrando sempre sucessivos aumentos em números absolutos.

Os levantamentos do IBGE assinalam um aumento de 63.000 acidentes ocorridos no País em 1966, para o total de 144.000, em 1969. O total de mortos nesses dois anos é de 5.180 e 7.570, respectivamente, passando o total de feridos de 46.900 para 86.800.

As estimativas do CONTRAN indicam os seguintes resultados, a partir de 1970:

Ano	Total de acidentes	Mortos	Feridos
1970	149.600	8.100	93.500
1971	162.500	8.600	100.000
1972	175.500	9.000	107.000
1973	188.000	9.500	114.000
1974	201.000	10.000	121.000

Os dados estatísticos de acidentes em estradas federais, levantados pelo DNER e relativos aos anos de 1971 e 1972, revelam um aumento de 7% no total. Tais acidentes causaram 2.178 mortes e lesões corporais em 14.860 pessoas. O número de mortes refere-se apenas aos que faleceram no local do desastre. Essas estatísticas mostram que o maior número de acidentes coincide com a maior densidade de tráfego, situando-se, nos primeiros lugares, as rodovias Rio-São Paulo; Feira de Santana-Salvador e São Paulo-Curitiba, 43,2% dos acidentes ocorrem nos meses de férias (janeiro, fevereiro, março, julho e dezembro); domingo é o dia de maior incidência, seguido do sábado, e a maioria dos desastres (31,8%) ocorre entre 16 e 21 horas. Dos acidentes havidos em 1972, 49,6% foram causados por veículos de passeio; 42,1% por caminhões e 6,4% por coletivos (5).

Na rodovia Presidente Dutra, que ocupa o primeiro lugar, como vimos, nesta trágica estatística, tivemos, no primeiro semestre do corrente ano, a média de 16 mortos por mês. No período de janeiro a abril, houve nessa estrada 1.280 acidentes, com 67 mortos e 698 feridos ⁽⁶⁾. Em São Paulo, o número total de acidentes passou de 33.974, em 1970, para 40.923, em 1971, e 52.541, em 1972. Nesses três anos, o número de feridos foi de 19.348, 23.204 e 29.791, respectivamente, e o de mortos, 1.883, 2.386 e 3.063 ⁽⁷⁾. No primeiro trimestre de 1973, nas estradas de São Paulo, houve 1.753 acidentes, provocando a morte de 528 pessoas, ferimentos graves em 1.253 e leves, em 2.423 ⁽⁸⁾.

4. Análise meticulosa das estatísticas revela que o aumento impressionante no número de acidentes e vítimas está em correspondência com o aumento no número de veículos em circulação. Tem sido pequeno ou nulo o aumento do número de acidentes em termos relativos. Na Guanabara, por exemplo, o total de acidentes no período de 1958 a 1969 passou de 8.287 para 32.153. No mesmo período, a quantidade de veículos emplacados subiu de 103.180 para 359.860. O número de acidentes por cada 1.000 veículos passou de 80 para 89. No ano de 1964, quando foram eliminados os "lotações", o índice desceu a 43 acidentes por 1.000 veículos ⁽⁹⁾.

Em São Paulo, nos anos de 1970, 1971 e 1972, o total de acidentes por cada 10.000 veículos foi de 652, 670 e 669, respectivamente ⁽¹⁰⁾.

Os índices de acidentes de trânsito no Brasil são os maiores do mundo. Em nosso País ocorrem 33 mortes por tais acidentes, por cada 10.000 veículos em circulação. Na Alemanha, o índice é de 13,8. Na Itália, 11,6. Na França, 10,9 e nos Estados Unidos, 5,4 ⁽¹¹⁾. A desproporção entre o número de veículos e o de acidentes é o que realmente impressiona. No ano de 1970, por exemplo, houve nos Estados Unidos 55.000 mortes em acidentes, para 105 milhões de veículos em trânsito. No mesmo período, tivemos no Brasil 10.000 mortes para 3 milhões de veículos. Isso significa que, se prevalecesse nos Estados Unidos a proporção brasileira, lá haveria naquele ano 350.000 vítimas ⁽¹²⁾.

5. A constância nos índices de acidentes entre nós parece revelar que existe toda uma estrutura defeituosa que abrange os diversos setores em que se apresenta a questão do trânsito. Isso está a exigir completa revisão de todos eles, para a todos dar uma formulação moderna, compatível com o desenvolvimento do País. O fenômeno que hoje ocorre no Brasil já ocorreu em outros lugares. Na cidade de Nova Iorque, por exemplo, no final dos anos 30, havia mais acidentes com resultado morte do que hoje ⁽¹³⁾. Somente com as profundas transformações introduzidas em 1950 modificou-se a situação. Criou-se então um Departamento de Trânsito (correspondente a uma secretaria de Governo), retirando-se do Departamento de Polícia tudo o que se referia a trânsito, salvo o policiamento ⁽¹⁴⁾. Iniciou-se então um extenso programa de engenharia do tráfego ao lado de vasto programa educacional, inclusive nas escolas. Ao mesmo tempo foram instituídos os cursos de educação para os motoristas.

Não há dúvida de que as questões relativas à engenharia do trânsito sobrelvavam a todas as demais na prevenção de acidentes. A experiência de vários países o demonstra de forma cabal ⁽¹⁵⁾. Segundo notícias recentes, na Alemanha Ocidental, graças a tráfego bem sinalizado e com moderna aparelhagem, os

acidentes com vítimas fatais diminuíram de 30% nos últimos três anos, enquanto o volume de trânsito aumentava em 50%. A experiência de Nova Iorque, nesse sentido, é também muito significativa ⁽¹⁶⁾. Tem razão MANCA quando afirma que o aumento no número de acidentes não é afetado, inicialmente, pelo maior rigor das sanções penais, mas sim pela tentativa de eliminar suas causas técnicas, biológicas, psicológicas e legais ⁽¹⁷⁾.

É inteiramente ilusório supor que se pode resolver o problema dos acidentes do trânsito através da intimidação penal. A repressão através da pena criminal é apenas um dos elementos de controle, e seguramente não é o mais importante. O policiamento ostensivo impede mais acidentes que qualquer norma penal.

Se a segurança do trânsito exige mais engenharia do que Direito Penal, não pode dispensar eficaz aparato repressivo, que assegure a observância de leis e regulamentos, bem como extenso programa de educação ⁽¹⁸⁾.

A Semana de Estudos de Trânsito, realizada em junho do corrente ano, pelo Instituto de Engenharia em conjunto com o Instituto Brasileiro de Segurança, entre suas conclusões gerais, indicou com acerto: "A educação em nosso País deve merecer ainda mais atenção do que a recebida nos países do hemisfério norte, porque entre nós é mais recente a motorização da população, datada de fins da década de 50, com a instalação da indústria automobilística. Nossos pedestres têm menos convivência com o tráfego altamente concentrado e nossos motoristas menos vivência na direção. É enorme no País a porcentagem das cartas de habilitação **zero km**" ⁽¹⁹⁾.

A engenharia está presente não só no projeto e construção das rodovias e obras de arte como também na sinalização, que se destaca como elemento de significação excepcional. As grandes metrópoles instituíram sofisticados sistemas de controle eletrônico computerizado, que se opera inclusive através de técnicas de controle remoto através do rádio, com resultados surpreendentes ⁽²⁰⁾.

A engenharia está também presente na determinação do fluxo do trânsito nas vias, com toda a técnica moderna que a matéria hoje envolve, constituindo juntamente com a sinalização e a comunicação a especialidade Engenharia de Trânsito, bem como na segurança dos veículos, que entre nós tem sido inacreditavelmente negligenciada. Temos visto veículos de grande peso, com máquinas de grande potência, comercializados sem o sistema de freios necessário (previsto como equipamento opcional), bem como o emprego de pneumáticos inadequados, como fator de redução do preço de venda. Por motivos de ordem financeira, não se hesita em sacrificar a segurança, certamente tendo-se em vista os preços astronômicos dos carros nacionais. Ao contrário do que sucede no exterior, a indústria automobilística brasileira não tem sido importunada pelos órgãos competentes para atender a exigências de segurança ⁽²¹⁾.

A situação de nossas estradas é deplorável. Como há pouco declarou o presidente do Sindicato dos Condutores Rodoviários e Anexos de São Paulo, "as estradas estão em péssimas condições de tráfego. Sessenta e uma pontes da Via Dutra estão construídas irregularmente; não possuem qualquer tipo de acostamento e defesa para os motoristas. As curvas também estão irregulares, sem planejamento, e colocam em risco a segurança de todos. Quando os veículos

fazem curvas para a direita, a inclinação delas é para a esquerda, completamente incompatível com as regras de segurança existentes”.

Em estatística recentemente divulgada sobre causas dos acidentes nas rodovias, verifica-se que o DNER atribui a defeitos nas estradas 12% dos desastres. “Fazendo autocritica — lê-se —, o Departamento reconhece que o maior defeito das antigas estradas brasileiras é a falta de acostamento, seguindo-se as curvas de pequeno raio, isto é, fechadas. Estradas importantes como a Rio-Bahia (parte da BR—116), trechos da BR—135 (entre o Rio e Juiz de Fora) e da BR—040 (Brasília-Belo Horizonte) apresentam essas falhas, apesar de sua importância e volume de tráfego” (22). Menos da metade das estradas pavimentadas atende realmente aos padrões técnicos exigidos, sendo comum a ausência de sinalização (23).

É evidente, por outro lado, que os problemas do trânsito, e, pois, dos acidentes havidos na circulação de veículos, estão intimamente vinculados à urbanização. Como se sabe, o crescimento desordenado das grandes metrópoles tem trazido questões complexas e difíceis, seja pelo congestionamento do trânsito nas grandes capitais, seja pelas dificuldades com que operam todos os mecanismos de regulação e repressão além de seus limites máximos de eficiência.

6. As insuficiências de nossa legislação, no que concerne às infrações penais cometidas na circulação de veículos, são manifestas, e têm sido assinaladas por vários especialistas.

Limita-se a nossa lei penal, no momento, basicamente, às agravantes previstas para os crimes de homicídio culposo (art. 121, § 4.º) e lesão corporal culposa (art. 129, § 7.º), em regras, aliás, defeituosas, bem como às contravenções de falta de habilitação para dirigir veículo (art. 32 — LCP), à direção perigosa de veículo na via pública (art. 34) e à remoção, inutilização ou omissão de sinais de perigo (art. 36).

A suspensão da licença para conduzir veículo motorizado, que é a mais importante das sanções penais para esse tipo de ilícitos, está prevista como pena acessória (art. 69, IV, e seu parágrafo único). A duração fixada para essa pena (dois a dez anos) faz com que os tribunais a apliquem com parcimônia, depois de terem fixado (após longos e infrutíferos debates) que tal pena não é obrigatória (25).

O CP de 1969, embora melhorando sensivelmente a situação de nosso direito atual na matéria, está longe de atender, em suas novas formulações, às exigências de um sistema repressivo eficaz.

A suspensão da licença para conduzir veículos motorizados está prevista apenas como medida de segurança, cujo prazo mínimo é de um ano. Deve ser imposta a medida, “se as circunstâncias do caso e os antecedentes do condenado revelam a sua inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a inocuidade alheia” (art. 97).

A medida de segurança tem por fundamento a periculosidade do agente, derivando da incapacidade ou da inabilidade do réu para a condução de veículos. Por isso mesmo se aplica ainda que o condenado seja absolvido por inimputabi-

lidade. Esse é, no entanto, o aproveitamento menos adequado do importante instrumento repressivo que representa a cassação da licença para dirigir. Ela não pode deixar de ser prevista como pena, ou seja, como retribuição ético-jurídica do malefício, fundada na culpabilidade do agente, e, pois, aplicável independentemente da inabilidade ou incapacidade do réu (26).

O projeto de CP alemão, de 1962, previa a proibição de conduzir (*Fahrverbot*) como medida de segurança, aplicável quando o agente se revela inapto para dirigir veículo a motor, o que se presumia em certos casos (§ 99). Todavia, ao lado da medida de segurança previu também a proibição de conduzir como pena acessória (§ 58). Esse sistema prevaleceu no texto definitivo da nova Parte Geral do CP alemão, que entrará em vigor em 1.º de outubro do corrente ano (pena acessória, § 44; medida de segurança, § 69).

É manifesta a insuficiência da suspensão da licença para dirigir, prevista apenas como medida de segurança, pois a imensa maioria dos acidentes de trânsito deriva de imprudência ou negligência do motorista hábil e competente, ao qual não se aplica a medida de segurança, por desnecessária (27).

O CP de 1969 previu também o crime de embriaguez ao volante (art. 289), como crime de perigo presumido, sem fixar taxa de alcoolemia, cominando ridícula pena patrimonial (dez a quarenta dias-multa) (28).

No art. 290, o CP previu figura genérica de crime de perigo, que se configura com a ação de "violar regra de regulamento de trânsito, expondo a efetivo e grave perigo a incolumidade de outrem". Contempla, assim, a lei, como crime de perigo concreto, o que deveria ser a mais importante norma penal para repressão dos delitos praticados na circulação de veículos, e este é o seu defeito imperdoável. A experiência demonstrou amplamente que as normas que definem crimes de perigo concreto, quando não aliados a situação de dano (como ocorre no incêndio, ou no caso de acidente de trânsito apenas com dano material grave), raramente são aplicadas, em face da dificuldade em comprovar a ocorrência do perigo. É o caso, por exemplo, do crime previsto no art. 132 — CP vigente, e da contravenção prevista no art. 34 — LCP (29).

A previsão dos crimes de perigo destina-se precisamente a impedir o dano. Se a aplicação dessas normas depende da ocorrência de um dano, é manifesta a sua inutilidade. Por isso mesmo, as leis penais modernas, ao lado das disposições genéricas que incriminam a efetiva causação de perigo ao trânsito, prevêem diversas situações em que o perigo se presume. O exemplo mais significativo é o do excelente projeto alternativo de CP elaborado por um conjunto de professores alemães, cuja parte geral foi divulgada em 1966. Esse projeto representou um sopro de vitalidade no Direito penal da Alemanha, com ampla repercussão. Muitas de suas propostas foram aceitas pelo Parlamento, no texto definitivo da Parte Geral a que já aludimos. Na Exposição de Motivos do Projeto Alternativo, na parte relativa aos delitos de trânsito (incluída entre os crimes contra a pessoa), divulgada em 1971, encontramos completa justificação do sistema proposto, abandonando-se o critério da mera previsão de um crime de perigo concreto (30). No art. 166, o projeto prevê como crime de perigo abstrato a grave violação das normas de trânsito, no que a Exposição de Motivos chama de "os

dez pecados capitais do condutor de veículo" (*die zehün Todsünden des Fahrzeuglenkers*). Aqui estão incriminadas várias situações de manifesto perigo, relacionadas com a inobservância do direito de preferência, a ultrapassagem irregular, a inobservância do direito dos pedestres, a condução a velocidade inadequada em certos locais etc. ⁽³¹⁾.

No art. 291, o CP de 1969 prevê fuga do local do acidente, com abandono da vítima, em disposição ambígua e defeituosa ⁽³²⁾. A fuga em tais circunstâncias aparece hoje como delito em quase todas as leis modernas, remontando à lei francesa de 1908 e à lei alemã de 1909. Basicamente, incriminando a fuga, o legislador procura forçar o motorista a permanecer no local do acidente, para que não se impeça ou dificulte a apuração da responsabilidade jurídica dos que nele participaram (inclusive, eventualmente, o pedestre) ⁽³³⁾. O CP de 1969 previu apenas a omissão de socorro à vítima (embora a rubrica fale em fuga do local do acidente), prevendo no parágrafo único a inocorrência de prisão em flagrante (norma processual) se o agente prestar o socorro, hipótese em que se exclui o crime, pois não mais se configura a conduta típica.

A fuga do local do acidente não pode ser prevista como mera agravante dos crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, nem basta a simples incriminação da omissão de socorro, que é crime contra a pessoa. O que a fuga do local do acidente atinge, em primeiro lugar, é o interesse da administração da justiça. É possível não fugir e não socorrer e é possível socorrer e fugir ⁽³⁴⁾.

O quadro de nossa atual legislação, nesta matéria, se completa com a lamentável Lei n.º 4.611, de 1965, que instituiu para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, o rito sumário previsto para as contravenções penais. Essa lei provocou uma série de graves problemas, suscitando difíceis questões jurídicas ainda em aberto (como, por exemplo, a do funcionamento do assistente de acusação na fase policial).

O mais sério inconveniente da Lei n.º 4.611, que a fez sofrer a crítica unânime de todos os especialistas, foi o congestionamento que provoca da já emperrada máquina da justiça criminal, obrigando ao processo de numerosos motoristas inocentes. Várias estranhas soluções têm sido inventadas por promotores e juízes para pôr fim ao processo que, sem qualquer viabilidade, é enviado a juízo, desde o arquivamento puro e simples, com anulação da portaria, até à concessão de *habeas corpus* de ofício.

Outros defeitos graves da lei são o processo do motorista que sofreu o dano, e que é, portanto, vítima, e a defesa feita perante a autoridade policial por pessoas inabilitadas, que a lei autoriza ⁽³⁵⁾.

7. As insuficiências da legislação atual somam-se às da administração da justiça. Estas se devem não só aos erros introduzidos pela Lei n.º 4.611, a que já aludimos, como também ao sistema de nosso processo penal, que é péssimo.

Examinamos, através de pesquisa metódica, a situação do processo e julgamento dos delitos e contravenções relativos à circulação de veículos no Estado da Guanabara. O levantamento de dados teve por base o ano de 1972, tendo sido realizado em quatro Varas Criminais (4.ª, 6.ª, 11.ª e 17.ª) e em três Varas de contravenções (24.ª, 25.ª e 26.ª).

Os processos por crimes do automóvel ⁽³⁶⁾ atingiram a elevada cifra de 22,7% da totalidade dos processos, ocupando o primeiro lugar nas estatísticas. Para

cada Vara Criminal, em média, foram distribuídos 313 processos por acidentes de trânsito, no ano de 1972, num total aproximado de 6.300 processos para todas as Varas. Para cada uma das Varas de contravenções foram distribuídos em média 428 processos, num total de 1.288. O índice médio de arquivamentos foi de 24,7% (37), e o de absolvições, de 32,2%. A média de condenações foi de apenas 3,5%, ficando em andamento 37,2%.

Os números não são animadores. Dos processos que foram decididos (56,4%), 94% terminaram por absolvição ou arquivamento. Só 6% terminaram por condenação.

Nas Varas de contravenções, os processos por contravenções relacionados com trânsito constituíram 9% do total recebido em 1972. Dos que foram decididos (91%), 68% terminaram por absolvição e 32% terminaram por condenação. O julgamento dos processos por contravenção é muito irregular, dependendo do critério adotado pelos juizes. Alguns absolvem sistematicamente os processados por dirigir veículo sem habilitação (art. 32 — LCP) se, entre a data do fato e a sentença, o réu obteve a carteira de habilitação, fato, aliás, comum.

A duração dos processos por crime varia entre três ou quatro meses e vários anos, sendo em média de dez meses a um ano (38).

A análise de tais dados revela a completa ineficiência da administração da justiça, que é morosa e inútil, estando a exigir ampla reformulação do processo e dos mecanismos que a atuam.

8. Ao lado das falhas de nosso direito positivo com respeito aos crimes do automóvel de nossa legislação processual, inclusive a organização judiciária, já assinaladas, cumpre mencionar que é também falha e defeituosa a nossa lei de trânsito. WALDIR DE ABREU, que é, sem favor, um de nossos melhores especialistas na matéria, critica o Código Nacional de Trânsito, dele afirmando que se ressentia de técnica e nasceu obsoleto. Reclama maior simplicidade e precisão técnica, indispensáveis ao maior conhecimento do público. Sobre o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, diz o autor que ele "repete desnecessária e fastidiosamente o Código. Noutros, dispõe contrariamente a ele ou o ignora, constituindo-se num diploma legal paralelo e até de maior hierarquia" (39).

A modernização de nossas leis em matéria de trânsito e a reformulação de todo o sistema punitivo não podem dispensar a revisão de nosso Código Nacional de Trânsito e de seu Regulamento.

2.ª PARTE

Projeto de Uma Nova Lei Penal do Trânsito

9. Um sistema repressivo eficaz é apenas um dos elementos de uma política moderna de controle do trânsito, mas nem por isso é menos importante. Em todos os países que levam a sério os problemas da circulação de veículos encontramos, ao lado da engenharia do trânsito e da educação, em vários níveis, um sistema repressivo que assegura a aplicação e a observação das normas de segurança indispensáveis.

São diversos os critérios utilizados na formulação desse tipo de lei. Ora a parte criminal se insere nos próprios Códigos de Trânsito (40), ora está contida em lei especial, independente do Código de Trânsito (41), ora está inserida em

dispositivos isolados do Código Penal e da Lei de Contravenções Penais. Este último é o sistema do direito brasileiro. Ele tem a desvantagem de seu caráter fragmentário e da subordinação desses delitos (que são os campeões absolutos das estatísticas criminais) às regras gerais do processo, evidentemente inaplicáveis.

Propomos a feitura de uma lei especial que defina todas as infrações penais relativas à circulação de veículos ou com ela relacionadas e que regule o seu processo e julgamento, inclusive da responsabilidade civil pelo ressarcimento do dano. Essa lei revogaria expressamente todos os dispositivos legais sobre a matéria, espalhados pelo Código Penal, pela Lei das Contravenções Penais e por leis extravagantes. Evidentemente se aplicarão aos crimes e contravenções previstos nesta lei todos os princípios gerais do CP que não forem por ela alterados. O Direito Penal contido nas leis extravagantes é **complementar** e a ele se aplicam as regras gerais do Direito Penal **fundamental**, que é o do Código Penal (art. 10, CP; CP de 1969, art. 12). A idéia de lei especial nesta matéria, definindo e disciplinando com clareza todos os ilícitos penais e seu julgamento, inclusive da parte civil, não é nova entre nós. Ela foi aprovada pelo grupo de trabalho instituído pelo eminente Juiz ELIEZER ROSA, na 8.^a Vara Criminal no Rio de Janeiro, em 1964 (42).

O anteprojeto elaborado pela Comissão (anexo ao presente relatório) constitui o desenvolvimento legislativo de nossa proposta.

Recolhendo a velha lição de MONTESQUIEU, o anteprojeto parte do princípio de que a eficácia da repressão não reside na gravidade das penas, mas na certeza de punição. Abandonou-se por isso, desde logo, a idéia de lei intimidativa e feroz, pródiga em penas privativas de liberdade, excluindo, inclusive, a suspensão condicional da pena (43). Esse tipo de leis termina por não atingir o fim a que visam. As penas muito severas não são nem justas nem sensatas, e seu efeito preventivo não está demonstrado, como bem observou PAUL CORNIL na Quarta Conferência do Conselho da Europa sobre a matéria, realizada em Strasburgo, em 1966 (44).

A ciência penal de nosso tempo se caracteriza por seu ceticismo quanto às penas privativas da liberdade, em face da crise irremissível das prisões (45). Como diz JESCHECK, em nossos dias, toda reforma penal deve ser apreciada principalmente não pela forma através da qual aperfeiçoa a pena privativa da liberdade, mas sim pela forma com que a evita (46). Ampliam-se, hoje, por toda parte, as soluções penais que procuram afastar o delinqüente primário e de bons antecedentes da prisão. Desaparecem das leis penais modernas as penas curtas privativas da liberdade, sendo a prisão considerada a **ultima ratio** do sistema punitivo.

Sem eliminar a pena privativa da liberdade (prevista sempre como detenção), o anteprojeto faz da multa e da interdição para conduzir veículo motorizado os seus instrumentos principais de repressão. A multa, prevista segundo o critério de dias-multa, introduzido pelo CP de 1969, e a interdição para conduzir, contemplada como pena principal, como pena acessória e como medida de segurança.

O anteprojeto apresenta-se em seis capítulos. O primeiro contém disposições gerais que modificam o Direito Penal vigente, introduzindo normas especiais, principalmente sobre as penas e sua aplicação nos delitos de trânsito. O segundo

capítulo define os crimes cometidos na circulação de veículos e fixa a sua punição; o terceiro refere-se às contravenções. O quarto capítulo estabelece as normas do processo e julgamento dessas infrações. O quinto capítulo se refere à responsabilidade civil, e o sexto a disposições finais.

10. Uma primeira versão do anteprojeto incluía a previsão da pena de multa sob forma de dias-multa, a qual, embora incorporada ao CP de 1969, não vigora ainda em nosso direito. Entende a Comissão que a pena de multa é muito importante em face dos delitos de circulação e que deve ser concebida sob a forma de dias-multa, consagrada pelas legislações modernas. Com a remessa ao Congresso do projeto de revisão do CP de 1969, o que assegura a entrada em vigor do novo Código em 1.º de janeiro de 1974, é desnecessária a inclusão no projeto do novo sistema, pois ele entrará em vigor com o novo Código. Todas as penas de multa previstas no projeto são em dias-multa, supondo-se a vigência do CP de 1969.

11. A interdição para conduzir veículo motorizado é prevista pelo anteprojeto como pena principal, a ser aplicada isolada ou cumulativamente com outras penas, como pena acessória, e como medida de segurança. A interdição como pena principal foi prevista pelo Projeto Alternativo de CP Alemão, de 1966 (§ 55), com a duração de um mês a um ano (47).

Como pena, a interdição para conduzir veículo motorizado nada tem a ver com as situações de inabilitação ou incapacidade do réu, que se referem à medida de segurança. Esta tem caráter meramente preventivo. Como pena, a interdição representa a perda de um bem jurídico excepcionalmente valioso na vida moderna, punindo o agente naquilo que mais o atinge.

Quer como pena principal, quer como pena acessória, a interdição para conduzir veículo motorizado tem a duração mínima de dois meses e máxima de dois anos (48). A pena mínima de dois anos prevista pelo CP vigente é demasiadamente elevada para o caso de motoristas profissionais, que dependem do exercício da profissão para viver e manter a família.

O início da pena de interdição ocorre com o trânsito em julgado da sentença condenatória, ficando o condenado com a obrigação de devolver à autoridade policial ou judiciária a carteira de habilitação, se for condutor habilitado, dentro no prazo de 48 horas após a intimação realizada para tal efeito.

Se o condenado violar a interdição imposta e se deixar de devolver a carteira de habilitação no prazo da lei, cometerá o crime previsto no art. 17 do anteprojeto, punível com detenção de três meses a um ano e pagamento de 150 dias-multa, no mínimo, com imposição adicional de nova pena de interdição. A condenação será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao CONTRAN e ao DETRAN do Estado em que o condenado tiver domicílio (art. 7.º).

A incriminação da desobediência à sentença condenatória é medida indispensável para tornar efetiva a pena não privativa da liberdade. Já existem no Código vigente (art. 359) e no CP de 1969 (art. 405) textos a respeito, mas julgou-se conveniente formular outro especialmente para o caso, tendo-se em vista a cominação adicional de nova pena de interdição (49). A inclusão dessa figura de delito nas leis penais do trânsito é comum (50).

Como pena principal, a interdição aparece expressamente na sanção da norma incriminadora. Como pena acessória, será aplicada sempre que as cir-

cunstâncias do fato revelam a violação particularmente reprovável dos deveres que incumbem aos condutores de veículos. Trata-se de **pena**, aplicável quando o juiz reconhecer culpabilidade particularmente grave, tratando-se de réu primário. Se o réu for reincidente em infração penal relativa ao trânsito, a pena é obrigatória (51).

A fórmula empregada pelo anteprojeto utiliza expressões bastante significativas para que o juiz possa usar adequadamente o poder discricionário que possui na aplicação da pena. A lei confere aqui ao juiz poder discricionário para que ele possa atender às exigências da adequação da pena que defluem dos valores estabelecidos pelo ordenamento jurídico. De um modo geral, a discricionariedade significa sempre, como ensina BRÍCOLA, "*il rinvio del legislatore al caso concreto como unica fonte idonea ad esprimere quella significatività di valore che é piú consona al raggiungimento delle finalità normative*" (52). Não há, aqui, arbítrio, e o juiz não pode fixar a penalidade a seu capricho, cumprindo-lhe motivar a aplicação da pena, inclusive de seu **quantum** (art. 55-CP, 1969). A motivação separa o poder discricionário do arbítrio.

A interdição está prevista como medida de segurança, com a duração de um a dois anos, devendo ser aplicada "se as circunstâncias do caso e os antecedentes do condenado revelam sua inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a incolumidade alheia" (art. 5.º). Tendo pressupostos diferentes da pena, a medida de segurança se aplica somente nos casos em que não é cabível a pena acessória. Pode ser imposta mesmo se o réu é absolvido por inimizabilidade.

Não terá efeito suspensivo o recurso interposto contra a sentença condenatória, no que tange à medida de segurança, que deve ser imediatamente executada. Aqui também se fixa para o réu a obrigação de devolver a carteira de habilitação, se for condutor habilitado, no prazo de 48 horas.

Em caso algum se inicia a interdição para conduzir veículo motorizado enquanto o réu estiver cumprindo pena privativa da liberdade (art. 6.º).

12. O anteprojeto previu circunstâncias agravantes e atenuantes, a serem observadas na aplicação da pena por delitos de trânsito. O **quantum** da agravação ou da atenuação terá agora que obedecer à regra do art. 59-CP de 1969, que é, aliás, novidade infeliz do novo Código.

As agravantes estão enumeradas no art. 8.º A primeira delas é o fato de ter o agente cometido o crime em estado de embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos ou sob efeito de qualquer outra substância psicoativa (53). O fato é previsto como crime autônomo, e só será constitutivo de circunstância agravante, se tal crime (que é de perigo) for absorvido por outro crime de dano. A subsidiariedade que existe entre as duas normas, excluindo a aplicação da menos grave, aconselha a previsão do fato como agravante. Outra solução mais severa seria a de estabelecer expressamente o concurso material entre o crime de embriaguez ao volante e o fato punível que em tais condições viesse o agente a praticar.

Razões da mesma ordem justificam a inclusão, entre as agravantes obrigatórias, do fato de conduzir o agente o veículo sem possuir a habilitação necessária. O simples fato de conduzir veículo sem habilitação constitui contravenção penal, mas se, em tais circunstâncias, o agente praticar um delito,

desaparece a contravenção (absorvida pelo crime), mas subsiste a agravante.

A pena será também agravada se o crime provocou perigo para a incolumidade de duas ou mais pessoas, ou com risco de grave dano patrimonial. É indiscutível a maior gravidade da ação em tais circunstâncias.

O motorista profissional está adstrito a mais graves responsabilidades. Se se trata de um **profissional**, são maiores a medida do dever de cuidado e a responsabilidade da falta de atenção, diligência ou cautela exigíveis ⁽⁵⁴⁾, sendo justificável a agravação da pena.

Constituirá também circunstância agravante o fato de utilizar veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante. Procura-se dessa forma coibir o **envenenamento** dos motores e quaisquer outras alterações do veículo que afetam a sua segurança ⁽⁵⁵⁾.

Finalmente, será agravada a pena se o agente utiliza veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas ⁽⁵⁶⁾.

As **circunstâncias atenuantes** previstas pelo anteprojeto referem-se todas a situações de culpabilidade diminuída pelo concurso de fatores não imputáveis ao agente. Como se sabe, a concorrência de culpas não exclui a culpabilidade, mas, evidentemente, a diminui.

A pena será atenuada se houver concorrido para o fato a culpa de outrem (da vítima ou de terceiro); se concorrer para o fato defeito ou omissão na conservação da rodovia ou da sinalização e se concorrer deficiência técnica na fabricação do veículo. São situações bem claras de culpa atenuada, que não exigem maior exame.

13. A experiência universal demonstrou que os menores têm ampla participação nos acidentes de trânsito. São numerosos os estudos e observações feitos em vários países. Na IV Conferência Européia dos Diretores de Institutos de Pesquisa Criminológica, realizada em Strasburgo, em 1966, verificou-se que não só os acidentes de trânsito como as violações das regras do trânsito atingem as suas mais altas taxas ao final da adolescência e ao início da idade adulta ⁽⁵⁷⁾. Na Alemanha, os dados oficiais revelam que a cassação da licença de motoristas menores de 30 anos é muito mais freqüente ⁽⁵⁸⁾.

Nosso Código Nacional de Trânsito, em dispositivo extremamente infeliz, permitia a concessão de licença para conduzir a menores de 17 anos (art. 82) ⁽⁵⁹⁾. O D.L. n.º 584, de 16-5-69, restabeleceu a idade mínima de 18 anos. Se os menores de 18 anos são inimputáveis, não é possível permitir que conduzam veículos motorizados. Não nos parece conveniente elevar o limite de idade, pois isso somente concorre para enfraquecer a consciência da responsabilidade social dos jovens. Entendemos, no entanto, que nenhum favor legal devem ter nessa matéria os menores de 18 a 21 anos, não devendo aqui aplicar-se a atenuante genérica prevista no CP (art. 48, I). Nesse sentido, há disposição expressa no anteprojeto, ressaltando apenas o que concerne ao estabelecimento em que devem ser internados, para o cumprimento da pena privativa da liberdade (art. 10). Impõe-se, neste ponto, a observância do princípio geral, consagrado pelo CP de 1969 (art. 37, § 5.º).

14. O anteprojeto, em sua parte geral, previu também caso de perdão judicial, estabelecendo que o juiz pode deixar de aplicar a pena privativa da liberdade quando o acidente causa morte ou lesão corporal exclusivamente em cônjuge, ascendente, descendente, adotante ou adotado, afim em linha reta ou pessoa com a qual o agente vive maritalmente (art. 11). São situações em que o agente está punido gravemente pelo infortúnio por ele mesmo causado. O perdão só abrange a pena privativa da liberdade, não alcançando nem a pena de multa nem a pena de interdição para conduzir veículo motorizado.

15. A suspensão condicional da pena nos crimes a que se refere o anteprojeto foi matéria que suscitou largos debates no seio da Comissão. Prevaleceu o entendimento de que nenhuma restrição especial deveria ser introduzida, pois isto se afina com a inspiração geral do projeto ⁽⁶⁰⁾.

Parece claro, no entanto, que a suspensão condicional da pena está sendo mal aproveitada, como medida de política criminal, na repressão aos delitos de trânsito. O juiz pode legalmente subordinar a concessão do benefício ao cumprimento de diversas obrigações de alta significação, entre as quais se destacam a reparação do dano e as medidas de caráter educativo. Visando mais propriamente a efeito didático, o anteprojeto inclui disposição expressa, para que o juiz tenha presente as possibilidades de utilização deste instituto (art. 12).

16. O segundo capítulo do projeto trata dos crimes cometidos na circulação de veículos, iniciando-se pelo homicídio culposo. Uma lei geral dos ilícitos penais do trânsito não pode deixar de incluir o homicídio e a lesão corporal culposos ⁽⁶¹⁾.

A pena prevista para o homicídio culposo é a do CP de 1969 (um a quatro anos de detenção), acrescida da multa até 200 dias-multa e da interdição para conduzir veículo motorizado. O mínimo da pena de multa é o genérico previsto no CP de 1969 (art. 44). A interdição pode ser fixada dentro dos limites mínimo e máximo previstos no art. 3.º do anteprojeto.

A lesão corporal culposa aparece no anteprojeto com pena superior à prevista no CP de 1969 (quatro meses a um ano de detenção), acrescida da multa não excedente a noventa dias-multa (art. 14). Se a lesão for leve, o juiz pode aplicar apenas a multa. Se, no entanto, for grave, a pena privativa da liberdade será aumentada de um terço até a metade, e a pena patrimonial pode ser aumentada até o dobro. Nesse caso, aplica-se também a pena de interdição para conduzir veículo motorizado (art. 14, § 2.º).

Como se percebe, são sensivelmente aumentadas as penas para os crimes de homicídio e lesão corporal culposos, comparativamente com o sistema do CP vigente ou o do CP de 1969.

17. Em seguida, o anteprojeto prevê a omissão de socorro, mandando punir com as mesmas penas a fuga do local de acidente. Esta última figura de delito é nova na legislação brasileira, não obstante o emprego desse *nomen juris* no crime previsto no art. 291 do CP de 1969, revogado pelo projeto de emendas do governo.

18. A embriaguez ao volante recebeu meticulosa definição no anteprojeto, de modo a permitir efetiva repressão desse perigosíssimo fato, que constitui um dos aspectos salientes dos acidentes de trânsito.

O álcool está presente, sem dúvida, em apreciável quantidade de acidentes ⁽⁶²⁾, e sua influência sobre o comportamento do motorista foi determinada através de vários estudos, procurando-se estabelecer os limites de segurança.

Várias pesquisas experimentais confirmaram que a habilidade de conduzir veículo motorizado em todas as pessoas é afetada quando se alcança o limite de 0,1% de álcool no sangue. Importante estudo feito na Holanda por MEYBOOM constatou a influência do álcool no comportamento, mesmo em concentrações abaixo de 0,05%. Ao nível de 0,13% a totalidade das pessoas examinadas revela perturbação apreciável ⁽⁶³⁾.

A famosa pesquisa feita em Grand Rapids, Michigan, nos Estados Unidos, que envolveu o exame de 27.000 acidentes, entre os anos de 1959 e 1962, concluiu que os riscos acima de 0,8% aumentam consideravelmente. Eles começam a subir quando a taxa alcança 0,04%, e se tornam altíssimos quando se chega a 0,15% ⁽⁶⁴⁾.

Como conclusão geral das inúmeras experiências realizadas, pode-se afirmar que uma concentração alcoólica de 0,10% é perigosa para qualquer pessoa, mesmo o motorista mais resistente, e que uma concentração de 0,05% constitui fator importante nos casos de acidentes, devendo ser considerada como limite de segurança ⁽⁶⁵⁾. A Organização Mundial de Saúde fixou o máximo tolerável de alcoolemia em 50mg/100ml para presumir o perigo ⁽⁶⁶⁾. Não resta dúvida, no entanto, que a maioria das legislações modernas evoluiu no sentido da fixação legal dos limites.

Nos Estados Unidos, realiza-se hoje vasta campanha no sentido de reduzir os limites em geral fixados pelas leis. Em três Estados o nível legal é de 0,10%, como recomenda o **Uniform Vehicle Code**. Em um Estado não se menciona o limite, e em trinta e seis outros o limite é de 0,15%, como anteriormente previa o código uniforme. As leis americanas em geral presumem o consentimento para o exame, se o motorista se envolve em infração ⁽⁶⁷⁾.

O **Road Safety Act** inglês, de 1967, incrimina a condução ou a tentativa de condução de veículo, tendo o motorista taxa acima de 80mg/100ml no sangue, ou 107mg/100ml na urina ⁽⁶⁸⁾.

Nos países que incriminam a embriaguez ao volante sem fixar a taxa, os tribunais terminam por estabelecê-la. Na Suíça, por exemplo, a lei federal sobre trânsito pune a condução de veículo "sob influência de bebida", sem indicar o nível. Os tribunais o fixaram em 0,10%. Em 1964, em decisão famosa, o tribunal federal reduziu essa taxa para 0,08%, baseado em importante pesquisa realizada pelos Professores KIELHOLZ, LAMPI e BERNHEIM ⁽⁶⁹⁾.

Na Áustria o limite legal de 0,08% foi introduzido em 1961. Segundo notícia recebida pela Comissão do Prof. L. H. C. HULSMAN, na Holanda vai ser introduzida na lei a taxa de 0,05%, já reconhecida pela jurisprudência.

O nosso Código de Trânsito pune o fato de "dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza" (art. 89, III), prevendo inclusive a cassação da licença para conduzir, em caso de reincidência (art. 97, b). Não se tem notícia da aplicação dessa pena ⁽⁷⁰⁾.

Nenhuma incriminação da embriaguez ao volante pode ter êxito se a lei não contiver disposições a respeito do exame destinado a constatar o estado

de intoxicação. Por isso mesmo a previsão do fato no art. 289 do CP de 1969 não terá maiores conseqüências.

O anteprojeto pune a condução de veículo na via pública sob influência de álcool ou de substância de efeitos análogos. Essa fórmula é preferível à do CP de 1969 (“Dirigir veículo motorizado na via pública, encontrando-se em estado de embriaguez por bebida alcoólica ou qualquer outro inebriante”). O que aqui se considera é somente a droga capaz de afetar a capacidade sensorial ou motora. Desprezou-se a referência específica a narcóticos, substâncias depressoras ou estimulantes e outras drogas psico-ativas, porque ou provocam efeitos análogos aos do álcool, ou não entram em linha de conta.

Após a incriminação genérica da embriaguez ao volante (que admite todos os meios de prova), o anteprojeto estabelece presunção legal de embriaguez, se o condutor do veículo for encontrado com teor de álcool no sangue igual ou superior a 0,1% em peso. Preferimos o critério do **Uniform Vehicle Code**, revisto em 1971 (§ 11-902), que proporciona grande margem de segurança, evitando as objeções comumente levantadas contra a presunção legal (71). Como a embriaguez pode ser determinada por qualquer meio de prova, não se exclui que o juiz possa reconhecê-la mesmo que não seja alcançado o limite de 0,10%, particularmente se a taxa for acima de 0,05% (72).

O anteprojeto estabelece a obrigatoriedade do exame. O conteúdo de álcool no sangue verifica-se através do exame de sangue, do ar expirado, da saliva e da urina. A presença de drogas no organismo exige o exame da urina. O exame através da respiração, com o emprego do **Breath Test**, faz-se hoje através do emprego de aparelhos simples e seguros (73). Grande número de países possui atualmente leis determinando o exame pela respiração. A Associação Médica do Canadá recomendou a instituição obrigatória desse exame, nos casos de infração do trânsito ou acidente. A maioria dos Estados da União americana e a maior parte dos países europeus já a têm em vigor (74).

19. O anteprojeto, após incriminar a desobediência à interdição e à devolução da carteira (art. 17), prevê a violação de regra de trânsito, expondo a perigo a incolumidade de outrem. É o crime do art. 290 do CP de 1969 (com a pena de multa sensivelmente agravada). Ao lado dessa figura de perigo **concreto**, o anteprojeto prevê, como crimes de perigo **presumido**, as seguintes ações: confiar a direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada ou a pessoa que, em virtude de seu estado de saúde física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança; participar de corrida ou competição não autorizada; trafegar com velocidade incompatível com a segurança diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfile (75). Tratando-se de crime e de perigo **presumido**, não nos convenceu a orientação de algumas leis que ampliam as hipóteses delituosas em dispositivo deste tipo.

20. Inovação importante do anteprojeto é a que pune a jornada excessiva de trabalho: exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transportes, jornada de trabalho de condutor de veículo motorizado superior a oito horas diárias.

A situação atual dos motoristas profissionais é terrível. Os condutores de táxis e ônibus são comumente submetidos a jornadas de trabalho excessivas,

fazendo jus a prêmios por número de corridas ou de passageiros. O excesso de trabalho leva o motorista à violência. O Sindicato de Condutores de Veículos da Capital (São Paulo) denunciou recentemente que "a manifestação de violência mais comum entre os motoristas de táxis são os acidentes por eles provocados, por causa do excessivo número de horas de trabalho a que são obrigados, por questões de sobrevivência". Em 1971, segundo cálculos do DETRAN de São Paulo, foram registrados naquela cidade 23.065 acidentes, sendo 50% provocados por táxis. Nesses acidentes foram feridas 20.000 pessoas e 2.930 foram mortas. No cemitério de veículos do DETRAN existiam, em março do corrente ano, mais de 7.000 carros, dos quais 70% eram táxis. De cada 10 táxis existentes no cemitério, 9 são de frotas, ou seja, de empresas. No setor de fiscalização do DETRAN aplicam-se 3.000 multas por dia, sendo 1.500 a motoristas de frotas. De cada 40 processos por acidente de trânsito enviados a juízo, 20 têm a participação direta de motoristas de frotas (77). São dados que dispensam comentários.

21. No capítulo terceiro, o anteprojeto trata das contravenções penais cometidas na circulação de veículos, incorporando, basicamente, o que consta da lei vigente (arts. 32, 34 e 36-LCP). O anteprojeto inova quando pune a omissão de sinal indicativo de veículo danificado ou imobilizado em local de trânsito e a ação de quem conduz, ou de qualquer forma transfere a outrem, a qualquer título, para que o conduza, veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segurança exigidos pela lei ou pela autoridade, ou constantes das especificações dos fabricantes.

A poluição realizada através do excesso de gases, som ou ruído está prevista, igualmente, neste capítulo, bem como a ação de conduzir veículo sujando, molhando ou molestando alguém (78).

22. O importante do anteprojeto é constituído pela parte relativa ao processo penal, com as normas introduzidas em seu capítulo terceiro. Modifica-se completamente o sistema do processo para as infrações penais cometidas na circulação de veículos.

De longa data vêm os especialistas reclamando contra o rito adotado pelo Código de Processo Penal, que é, sem dúvida, a causa principal da completa falência da administração da Justiça nesse setor. A Lei nº 4.611 constituiu tentativa de modificar o presente estado de coisas e, desastrosamente, agravou. A criação de Varas especializadas de Trânsito tem sido aventada como meio de resolver as dificuldades e muitos têm insistido no assunto. O Instituto dos Advogados Brasileiros, em 1966, recomendou sua adoção. Assim também o Ciclo de Estudos sobre a Criminologia dos Acidentes Automobilísticos, realizado no corrente ano, em Belo Horizonte (propondo o rito sumaríssimo). Tribunais especiais de tráfego, com decisões rápidas, foram reclamados pela Semana de Estudos do Trânsito, a que já nos referimos (79), e pelo Grupo de Trabalho que atuou em 1964, na 8.ª Vara Criminal da Guanabara, por iniciativa do Juiz ELIEZER ROSA. O anteprojeto feito há vários anos por CAMACHO CRESPO e vários trabalhos realizados por este excelente especialista na matéria orientavam-se no sentido da instituição de tribunais especiais, no estilo das cortes de tráfego existentes em outros países (80). O eminente Professor HÉLIO TOR-NAGHI igualmente elaborou, no período anterior a 1954, quando era Ministro da Justiça o Dr. TANCREDO NEVES, excelente anteprojeto no mesmo sentido (81).

Por toda parte reclama-se hoje para esse tipo de infrações processo mais rápido, simples e eficiente, pois ele constitui o instrumento básico indispensável para assegurar a aplicação da lei e a eficácia da repressão ⁽⁸²⁾. Temos por certo, no entanto, que a mera criação de Varas de trânsito (que é matéria pertinente à organização judiciária dos Estados) nenhum efeito proporcionará se for mantido o rito processual vigente. É claro que devem ser instituídas as Varas de trânsito em todas as grandes cidades do País, mas isto só representará concentração de dificuldades, se for mantido o inacreditável processo penal existente no Brasil.

23. O anteprojeto propõe um tipo de juízo monitorio, com decisão em processo sumário, inspirando-se em boa parte no anteprojeto de Código de Processo Penal do Prof. JOSÉ FREDERICO MARQUES, que segue de perto em muitas passagens.

A eliminação do inquérito policial e o julgamento imediato, de plano, como se propõe, exigem evidentemente alterações importantes na organização judiciária dos Estados, com a criação de Varas Especializadas Distritais, com funcionamento em várias horas do dia e da noite. O funcionamento dessas Varas pressupõe a presença e a atuação dos elementos indispensáveis, desde o representante do MP e o advogado de ofício até os elementos auxiliares. Pressupõe também uma organização da Polícia Judiciária aparelhada para imediata informação e investigação nos casos em que seja necessária ⁽⁸³⁾.

Tais elementos, no entanto, fogem ao âmbito da lei federal, competindo aos Estados. Por isso mesmo a lei proposta teria o prazo de vacância de 180 dias.

Se houver flagrante delito, o infrator, com as testemunhas, será levado ao juiz competente, que, em audiência de julgamento sumária, proferirá decisão, assegurada a defesa. Se o juiz julgar necessário ato probatório que não possa ser realizado imediatamente, marcará a continuação do julgamento para um dos cinco dias seguintes. O juízo monitorio dispensa a acusação formal e o processo sumarissimo será oral, sem que as declarações das pessoas ouvidas sejam reduzidas a termo. A sentença, evidentemente, será motivada, segundo os princípios gerais.

Se não houver juiz especialmente designado para conhecer do feito na localidade, ou seja, se não houver Varas de Trânsito no lugar, a autoridade policial lavrará auto de prisão em flagrante ou auto de flagrante delito, enviando-o ao juiz competente sem demora.

Revoga-se expressamente o art. 123 do Código Nacional de Trânsito, que exclui a prisão em flagrante e a fiança se o agente socorre a vítima, deixando-o livre para posterior comparecimento perante a autoridade policial ⁽⁸⁴⁾. Esse sistema compromete a apuração do fato e a seriedade do processo.

O anteprojeto, confirmando que não há nem prisão nem fiança se o condutor presta socorro à vítima, determina seja ele conduzido perante o juiz imediatamente, para julgamento sumário ou, se isto não for possível, pelos motivos já indicados, que se lavre o auto de flagrante delito, que deve ser remetido desde logo ao juiz, para que se siga o julgamento sumário.

Todas as intimações serão feitas pelo correio, com aviso de recepção para o endereço fornecido pelas partes no auto de flagrante delito.

Se o juiz, de plano, proferir sentença absolutória, cabe apelação, que se rege pelos princípios gerais do processo. Se a sentença for condenatória, cabe o recurso de oposição revocatória, com efeito suspensivo, interposto pelo réu. Esse recurso inaugura amplamente o contraditório, permitindo a produção de prova e tudo o mais que convier à defesa. Assegura-se ao oponente o direito de falar em último lugar.

Em se tratando da pena de multa, há duas hipóteses em que a punibilidade se extingue pelo pagamento voluntário da que for arbitrada pelo juiz. É a incorporação do sistema expedito e eficaz previsto em várias leis estrangeiras⁽⁸⁵⁾. O primeiro caso é o de infração penal a que a lei comina exclusivamente a pena de multa. Neste caso, o réu primário pode requerer ao juiz que o admita a satisfazê-la, extinguindo-se a punibilidade pela perempção (art. 30). O segundo é o da condenação exclusivamente à pena de multa (art. 33).

Se não houver situação de flagrante delito, a autoridade policial deverá instaurar inquérito, segundo as normas do processo comum. Neste caso, remetido a juízo o processo, o MP oferecerá denúncia, se for o caso, prosseguindo-se com o rito sumário previsto pelo anteprojeto, se denúncia for recebida.

Duas importantes disposições sobre a competência completam o Capítulo 4. A primeira se refere aos casos de infração penal cometida em rodovia interestadual ou em lugar diverso daquele em que o agente tiver domicílio, estabelecendo, para tal caso, por igual, a competência do foro em que o réu tiver domicílio ou residência.

Atualmente as infrações penais praticadas na circulação de veículos em estradas ficam, na maior parte das vezes, impunes. Se o motorista não se afasta do local ou socorre a vítima, a autoridade policial se limita a anotar o seu nome e domicílio, mandando-o em paz. Sendo o réu domiciliado em local distinto, e muitas vezes longínquo, jamais se consegue concluir o processo, pelas delongas insuperáveis no cumprimento de precatórias. O mesmo acontece, com redobradas razões, anotando-se apenas o número da placa do veículo.

Se o julgamento sumário não se fizer imediatamente, o anteprojeto determina que o processo seja enviado ao juiz competente do foro em que o réu tiver domicílio, o qual prosseguirá no feito.

A segunda regra a respeito da competência é a que permite a execução da sentença pela Justiça do Estado em que o réu for domiciliado.

24. Importante inovação do anteprojeto é a que se refere à responsabilidade civil. Com a Justiça lenta e dispendiosa, ninguém inicia ação de perdas e danos, para haver indenização por acidente, se os valores envolvidos são relativamente pequenos. A obrigação de reparar o dano é, também, elemento extremamente valioso de combate ao crime, e o anteprojeto dá competência ao juiz que processa e julga a infração penal para decidir sumariamente sobre a indenização cabível.

Deverá o juiz neste ponto procurar conciliar as partes previamente, buscando entendimento e acordo entre elas em relação ao *quantum* devido. A mesma sentença que decidir sobre a infração penal decidirá também sobre o ressarcimento. Tal sentença pode ser impugnada, no prazo de cinco dias, através da oposição revocatória, que, aqui, também terá efeito suspensivo e devolutivo.

A execução do julgado na parte civil far-se-á no mesmo juízo, segundo os princípios do processo civil.

25. Entre as disposições finais, destaca-se a que se refere às revogações implícitas e expressos, que exigirá, nesta Lei, grande cuidado. Nem todas as figuras de delito relacionadas com a circulação de veículos foram incluídas no anteprojeto. Ficariam no CP os crimes em que o veículo é objeto material, como, *por exemplo, o atentado contra outro meio de transporte público (que abrangeria os veículos coletivos)*, do art. 294 do CP de 1969, e o arremesso de projétil (art. 295).

Expressamente revogada é a contravenção prevista no art. 36 da LCP (sinais de perigo). Os artigos 32 (falta de habilitação para dirigir veículo) e 34 (direção perigosa de veículo na via pública) da LCP ficariam parcialmente revogados, pois a sua aplicação se estende também às embarcações em águas públicas.

Expressamente revogados seriam o art. 123 e seu parágrafo único do Código Nacional de Trânsito (que exclui a prisão em flagrante e a fiança, se o condutor do veículo prestar socorro à vítima) e a Lei n.º 4.611.

Estando em exame pelo Congresso a mensagem do Governo que introduz emendas no CP de 1969, poderiam ser desde logo eliminados do texto os artigos 97 e seus parágrafos, 289 e 290, que seriam revogados pela lei a que se refere o anteprojeto. As falhas e deficiências de todos esses dispositivos ficaram bem demonstradas, e seria deplorável se nosso novo CP entrasse em vigor com soluções tão gravemente incorretas e anacrônicas para o problema tão importante que nos ocupa.

Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1973. — Ivo d'Aquino, Presidente. — Heleno Cláudio Fragoso, Relator. — Carlos de Araújo Lima. — F.A. Serrane Neves — Antonio Evaristo de Moraes Filho.

DECRETO N.º 72.873 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1973

Dispõe sobre a reorganização da estrutura do Conselho Nacional de Trânsito, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, incisos III e V, da Constituição, e tendo em vista o disposto no Decreto-lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, e Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968, decreta:

Art. 1.º O Conselho Nacional de Trânsito — (CONTRAN) é órgão central e coordenador do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 2.º O Conselho Nacional de Trânsito será administrado por um Presidente, especialista em Trânsito, de nível superior, nomeado em comissão pelo Presidente da República.

Art. 3.º Ao Conselho Nacional de Trânsito, órgão com autonomia administrativa e técnica, sediado no Distrito Federal, diretamente subordinado ao Ministro da Justiça, compete estabelecer normas, controlar, coordenar, orientar e executar a política do Sistema Nacional de Trânsito em todo o território nacional.

Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito compor-se-á dos seguintes órgãos:

I — Plenário;

II — Gabinete do Presidente;

III — Coordenação Técnica;

IV — Coordenação-Geral de Trânsito:

1 — Secretaria

2 — Coordenação de Orientação e Controle

2.1 — Divisão de Engenharia e Orientação

2.2 — Divisão de Pesquisa e Controle

2.3 — Centro de Treinamento e Aperfeiçoamento de Trânsito

3 — Coordenação de Apoio Administrativo

3.1 — Serviço de Orçamento e Finanças

3.2 — Serviço Administrativo.

Art. 5.º A Coordenação-Geral será administrada por um Coordenador-Geral; as Coordenações por Coordenadores; as Divisões e o Centro, por Diretores; o Gabinete, por Chefe de Gabinete, todos nomeados em comissão pelo Presidente da República.

§ 1.º O Presidente terá como auxiliares diretos um Chefe de Gabinete, um Secretário, e Assessores; o Coordenador-Geral, um Secretário e Assessores; cada Coordenador, um Secretário e Assessores; cada Diretor, um Secretário e dois Assistentes.

§ 2.º Os componentes da Coordenação Técnica serão especialistas nas áreas de atuação do CONTRAN.

§ 3.º Os titulares dos cargos em comissão e os assessores serão escolhidos dentre pessoas cuja especialização profissional relacionada com as finalidades do órgão esteja comprovada.

Art. 6.º É considerado extinto, por transformação, o Departamento Nacional de Trânsito, passando a integrar a Coordenação Geral de Trânsito com a absorção do respectivo acervo, documentação e atribuições.

Art. 7.º O Ministro da Justiça aprovará o Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito, no qual serão definidas as finalidades, organização, competência e atribuição do pessoal das unidades que o integram respeitado o disposto na Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, com as modificações do Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967.

Art. 8.º A Carteira de Identidade Funcional, expedida pela Coordenação-Geral de Trânsito, confere ao seu portador franco acesso aos locais sob fiscalização de trânsito e tem fé pública em todo o território nacional.

Art. 9.º Fica o Ministro da Justiça autorizado a expedir atos que se fizerem necessários à aplicação do presente Decreto.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 4 de outubro de 1973; 152.º da Independência e 85.º da República.
— EMILIO G. MEDICI — Alfredo Buzaid.

NOTAS

1) Anuário Estatístico dos Transportes, 1970, Ministério dos Transportes, IBGE.

2) Cf. Jornal do Brasil, 17-6-73.

3) Cf. Jornal do Brasil, 4-8-73.

4) Cf. Jornal do Brasil, 12-7-73 e 4-8-73.

5) Cf. Jornal do Brasil, 13-3-73.

6) Cf. Jornal do Brasil, 24-6-73. Notícias recentes confirmam a situação terrível do trânsito na Rio—São Paulo. No fim de semana prolongado pelo feriado de 7 de setembro, no corrente ano, registrou-se o que os jornais denominaram recorde de acidentes nessa estrada: 44 de-

- sastres, com 29 feridos e 7 mortos. Nas cinco estradas de acesso ao Rio de Janeiro, nesse fim de semana, ocorreram 119 acidentes envolvendo 211 veículos, com ferimentos em 51 pessoas e 11 mortes. Fonte: DNER. (*Jornal do Brasil*, 11-9-73.)
- 7) Cf. *Jornal do Brasil*, 27-5-73. Contribuição vitimológica interessante foi dada pelo Simpósio sobre acidentes do tráfego com crianças, patrocinado pela Sociedade Brasileira de Pedagogia, e realizado em São Paulo, em junho de 1973. Segundo dados fornecidos pelo DETRAN de São Paulo, em 1971, durante seis meses, 207 crianças morreram e 2.164 foram feridas, correspondendo a 9,2 e 8,6% do total de mortos e feridos em acidentes do trânsito na cidade. Cf. *Jornal do Brasil*, 24-6-73. Estudos realizados no estrangeiro indicam que as próprias vítimas, em tais casos, são geralmente culpadas pelo acidente. Cf. LANGELAAR, MAARTENSE e ROOTLIEB, *Traffic Accidents to Young Pedestrians, Excerpta Criminologica*, 1/3, p. 173 (1963). Os autores verificaram que 83,2% dos acidentes envolvendo menores de 0/19 anos, com resultado morte ou lesão corporal grave, foram causados pela própria vítima, geralmente por travessia incorreta da rua.
 - 8) Cf. *Jornal do Brasil*, 24-6-73.
 - 9) *O Livro Negro do Trânsito*, DETRAN, Guanabara.
 - 10) Nos três anos a que nos referimos, o total de acidentes foi de 33.974, 40.923 e 52.341, respectivamente, e o número de veículos licenciados, 520.981, 611.153 e 765.642. A correlação com a população (5.921.723, 6.210.738 e 6.513.822) é interessante. Para cada 139.060 habitantes, o número de feridos foi de 327, 368 e 457; e o de mortos, 32, 33 e 47. Cf. *Jornal do Brasil*, 27-5-73.
 - 11) *O Estado de São Paulo*, 29-6-73.
 - 12) Cf. WALDIR DE ABREU, *Temas Fundamentais dos Códigos de Trânsito*, Rio de Janeiro, 1971, 9.
 - 13) Para 800.000 veículos em circulação, registravam-se 1.300 acidentes dessa categoria por ano. Hoje, para 1.850.000 veículos, apenas 900. Tais elementos foram fornecidos verbalmente ao relator da comissão por Theodore Karagheuzoff, antigo Traffic Commissioner de Nova Iorque.
 - 14) Esse critério é defendido com entusiasmo pelos especialistas nos Estados Unidos.
 - 15) Cf. *A Colloquy on Motor Vehicle and Traffic Law*, National Research Council, Washington, 1965.
 - 16) Cf. *Jornal do Brasil*, 16-4-72; *City of New York, Department of Traffic Annual Report 1967*, 7: "Only through continual techniques and devices can street capacities be maintained at an acceptable level".
 - 17) P. MANCA, *L'allarmante fenomeno della criminalità stradale. Un altro problema urgente di Politica Criminale*. *Archivio Penale*, 1964, 263.
 - 18) Veja-se nesse sentido o Projeto n.º 873, de 1972, de autoria do Deputado TÚLIO VARGAS, sobre ensino das noções de trânsito nas escolas de primeiro grau. Pesquisa realizada pelo *Jornal do Brasil* e publicada em sua edição do dia 5-8-73 revela amplo desconhecimento pelos motoristas dos sinais usados nas rodovias.
 - 19) *Revista de Administração Municipal* n.º 103, 107.
 - 20) *City of New York Department of Traffic Annual Review*, 1967, cit. 10. Ao que se anuncia, o Brasil adotará o Manual Interamericano de Sinalização. A sinalização das estradas, que é seguro fator de acidentes, será melhorada. As resoluções sobre sinalização do trânsito dependem de decreto do Presidente da República e resolução do CONTRAN.
 - 21) Anuncia-se que o CONTRAN tem efetuado reuniões com os representantes da indústria automobilística para analisar novas normas de segurança de veículos. Cf. *Jornal do Brasil*, 24-6-73. Instituído normas obrigatórias de segurança, cf. Projeto n.º 63, de 1973, do Senador Vasconcelos Torres, e os Projetos n.º 201, de 1971, do Deputado Nina Ribeiro (sobre a direção retrátil e o dispositivo indicador da pressão do sistema de freios), e n.º 449, de 1971, do Deputado Ferreira do Amaral (sobre pneus).
 - 22) *Jornal do Brasil*, 29-7-73.
 - 23) A rede rodoviária nacional tem atualmente cerca de 1.200.000 quilômetros, dos quais aproximadamente 1.000.000 são de estradas municipais e vicinais e 231 quilômetros, de rodovias federais e estaduais. A rede pavimentada nacional é de apenas 71 mil quilômetros (pouco mais da metade das estradas federais).
 - 24) A inobservância de regra técnica pode constituir a essência da ação culposa, não podendo funcionar igualmente como agravante. Cf. FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 1973, n.º 149.
 - 25) FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal* n.º 158.
 - 26) WOLF MIDDENDORFF, num trabalho apresentado à IV Conferência Européia dos Diretores de Institutos de Pesquisa Criminológica (*Sanctions pénales des infractions routières. Changements souhaitables dans l'administration de la justice*), em novembro de 1966, assinalava que "o cancelamento ou a suspensão da licença é a pena mais temível".
 - 27) O projeto enviado pelo Governo ao Congresso, propondo emendas ao CP, limitou-se a suprimir no art. 97 a referência limitativa ao fato ocorrido "na via pública". Explica a Exposição ed Motivos que acompanhou o projeto: "O objetivo é ampliar a aplicação da medida de segurança também aos que dirigem embarcações".
 - 28) Todas as penas patrimoniais previstas no CP de 1963, segundo o critério de dias-multa, são baixíssimas e inadéquadas. A matéria não chegou a ser examinada pela Comissão revisora ministerial.

- 29) Essa orientação é típica das legislações pouco rigorosas na matéria, como o CP suíço (art. 27) e o CP alemão vigente (§§ 315 e 315d).
- 30) *Alternativ — Entwurf eines Strafgesetzbuches, Besonder Teil, Straftaten gegen die Person, Zweiter Halbband*, Tübingen, 1971, 101.
- 31) Disposição legal dessa natureza se funda na verificação das causas mais comuns de acidentes. A Exposição de Motivos do projeto alternativo invoca aqui o excelente estudo de KAISER, *Verkehrsdelinquenz und General prevention, Untersuchungen zur Kriminologie der Verkehrsdelikte und zum Verkehrs Strafrecht*, 1970, 429. V. obra citada acima nota 30, p. 113.
- 32) "Art. 291. Causar, na direção de veículo motorizado, ainda que sem culpa, acidente de trânsito, de que resulte dano pessoal, e, em seguida, afastar-se do local, sem prestar socorro à vítima que dele necessite. Pena: detenção de seis meses a um ano, sem prejuízo das cominadas nos §§ 3.º e 4.º do art. 121 e no art. 133, parágrafo único. Se o agente se abstém de fugir e, na medida em que as circunstâncias o permitam, presta ou providencia para que seja prestado socorro à vítima, fica isento de prisão em flagrante." O projeto de alterações, enviado pelo Governo ao Congresso, suprime este artigo, por ser a matéria "incluída entre as hipóteses de omissão de socorro".
- 33) Cf. sobre a matéria, HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, Rev. Bras. Crim. Direito Penal n.º 1 (1963), 87. Esse trabalho também está publicado na *Revista Forense*, vol. 200, 27. Estudo interessante sobre os aspectos criminológicos da fuga é o que realizou BERGERMANN, em 1961 e 1962, em Dusseldorf (*Die Verkehrsfucht*, Bonn, 1966).
- 34) Cf. LUIS JIMENEZ DE ASUA, *Problemas Modernos de la Culpa*, Rev. Der. Penal y Crim., n.º 1 (1968), 21 e ss., bem como a bibliografia ali indicada.
- 35) É nulo o processo das contravenções por ausência do defensor na fase policial. O art. 532 do CPP está revogado pela Constituição na parte em que determina a presença do defensor "se possível". Cf. a propósito, com ampla referência a julgados dos tribunais, HELENO C. FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 2a. ed., n.º 144.
- 36) A expressão, aliás, inadequada, se refere apenas aos crimes que defluem do uso regular do automóvel como meio de transporte de pessoas e coisas. Cf. FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., 85. A pesquisa contou com a colaboração inestimável da acadêmica BEATRIZ FALK.
- 37) O arquivamento sumário do processo é muito variável, dependendo de um certo entendimento entre promotor e juiz. Numa das Varas, houve 43% de arquivamentos, noutra, de 30%. Nas outras duas, de apenas 11% e 15%.
- 38) Estimativa da Comissão. O grande número de processos em andamento não permite uma verificação, pois a pesquisa se circunscreveu ao ano de 1972. Os processos que foram decididos duraram em média 6 meses. Os processos das contravenções decididos duraram cerca de 5 meses e meio em média.
- 39) WALDIR DE ABREU, *A Técnica Legislativa como Fator de Vulgarização das Normas de Trânsito*, Rio de Janeiro, 1871, 6.
- 40) Exemplos: *Code de la route* francês, de 1958; *Vehicle and Traffic Law*, de Nova York, de 1972.
- 41) Exemplo: leis espanholas de 1950 e 1962.
- 42) Cf. *Jornal do Brasil*, 9-10-66. Deste Grupo de Trabalho participou um dos membros da Comissão, o Conselheiro SERRANO NEVES.
- 43) Exemplo dessa orientação temos na lei espanhola de 1950, e na prática seguida na Dinamarca, de negar a esses crimes o sursis. Opondo-se a tais medidas indiscriminadas de excessiva severidade, COLLIGNON, *Prophylaxie de la circulation routière*, cit. por RIPOLLÉS (*Derecho Penal de la Culpa*, 1958, 528), segundo o qual com tais medidas só se conseguiria "construir um número de prisões proporcional ao de garagens". A lição de MONTESQUIEU a que aludimos está em *De L'Esprit des Lois*, liv. VI, cap. XII: "Qu' on examine la cause de tous les relâchements, on verra qu'elle vient de l'impunité des crimes et non pas de la modération des peines".
- 44) Cf. *Rev. Int. Crim. Pol. Tech.*, abr.-jun. 1967, 174.
- 45) GRÜNHUT, *Penal Reform and Comparative Study*, 1948, 449: "After more than 150 years of prison reform the outstanding feature of the present movement is its scepticism concerning imprisonment althogether, and its search for new and more adequate methods of treatment outside prison walls".
- 46) HANS-HEINRICH JESCHECK, *Politique Criminelle Moderne en Allemagne et en France*, *Révue de Sc. Crim. Droit Pénal Comparé*, 1968, 337.
- 47) Veja-se a fundamentação no volume *Alternativ Entwurf eines Strafgesetzbuches, Allgemeiner Teil*, Tübingen, 1966, 105.
- 48) A Comissão acolheu nesse ponto sugestão feita pelo eminente Juiz JORGE ALBERTO ROMEIRO, do Tribunal de Alçada da Guanabara.
- 49) A pena de multa prevista pelo CP de 1969, no art. 405, é infima (cinco a quinze dias-multa), como em geral todas as penas de multa cominadas pelo novo Código. A matéria exigiria a atenção do Congresso.

- 50) Veja-se, por exemplo, o Code de la route francês, art. L.19.
- 51) É o sistema de várias leis estrangeiras, entre as quais, os **Road Traffic Acts** ingleses. Outras leis, mais severas, fazem da pena acessória consequência necessária da condenação (lei espanhola, de 1950, art. 11; CP Espanhol, art. 365). Varias outras leis estabelecem a pena acessória sempre como facultativa. Cf. FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., 94.
- 52) FRANCO BRÍCOLA, *La Discrezionalità nel Diritto Penale*, 1965, 143.
- 53) A disposição é comum na legislação penal do trânsito, sendo prevista pelas leis de Portugal, Grécia, França, Polónia, Bulgária etc. Cf. WALDIR DE ABREU, *Aspectos Penais do Direito Rodoviário*, 1970, 73.
- 54) O Tribunal de Alçada da Guanabara já decidiu que a agravante da inobservância de regra técnica (art. 121, § 4.º, CP) só se aplica aos profissionais. Em contrário pronunciou-se o STF. Para ampla análise da matéria, cf. HELENO FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 2a. ed., n.º 149.
- 55) O Projeto de Lei do Senado n.º 60, de 1973, do ilustre Senador VASCONCELOS TORRES, proíbe a alteração da potência do motor com o fim de aumentar a velocidade máxima prevista no veículo original (art. 6.º, § 1.º), mas não estabelece qualquer penalidade.
- 56) O fato constitui crime autônomo em algumas legislações estrangeiras. Cf., por exemplo, Code de la route, francês, arts. L. 8 e L. 9, § 1.º
- 57) Cf. T. C. WILLET, *Recherches concernant les caractéristiques des auteurs d'infractions routières*. Strasbourg, nov. 1966. H. HANSSON, *The problem of the Young Driver*, *General Report*. Int. Road Safety Traffic Review, 1967, 39: "High accident rate among the younger age Groups".
- 58) M. WALTHER, *Schuldhafte Beteiligung von Kraftfahrzeugführern an Verkehrsunfällen. Eine altermässige Aufgliederung*. Die Polizei, 1965, 233. Estudo realizado por MROWKA sobre os julgamentos dos delitos de trânsito na Alemanha do Norte, no segundo semestre de 1963. Indica que os jovens são grandes responsáveis pelos acidentes.
- 59) Veja-se a bem lançada crítica de WALDIR DE ABREU, *Aspectos Penais do Direito Rodoviário*, cit., 88. O Projeto n.º 60, do Senador VASCONCELOS TORRES, eleva o limite de idade para 21 anos (art. 9.º). O Projeto n.º 633, de 1972, do Deputado SIQUEIRA CAMPOS, restabelece o limite de 17 anos. O Projeto n.º 1.026, de 1972, do Deputado SINVAL BOAVENTURA, permite a concessão de licença para conduzir ciclomotores até 50 cc. de cilindrada, aos menores de 16 a 18 anos.
- 60) Cf. n.º 9, supra, e nota 41.
- 61) São numerosos os exemplos na legislação estrangeira (*Road Traffic Act* inglês, de 1956, sect. 3(1); *Uniform Motor Vehicle Code*, § 11-903 — Homicide by Vehicle etc.). FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., 86.
- 62) Exame em pacientes internados por acidente de trânsito (motoristas e pedestres) revelou que 31% estavam alcoolizados. *Kriminalistik*, 1966, 475. Segundo RICHTER, *Unfall und Alkoholeinfluss*, *Excerpta Criminologica*, vol. 7, n.º 5/547, pode-se afirmar que o álcool se apresenta em 10 a 20% dos casos. JOSÉ ELIAS MURAD, *As Drogas e o Trânsito*, *Ciclo de Estudos Sobre Criminologia dos Acidentes Automobilísticos*, Belo Horizonte, 1973, atribui a responsabilidade por um terço a metade dos acidentes a pessoas alcoolizadas. Memória da Sociedade Alemã de Medicina Legal e Social, publicada em 1962, estima que 20% de todos os acidentes de trânsito estão condicionados ao álcool. Cf. RUDOLF FRIEDRICH, *Der Streit um die Promille*, 1962, 8. KORENEVSKAYA, *Russia versus Drunkenness*, *New Society*, 1965, 6/168, referindo-se à União Soviética, afirma que a maioria dos acidentes se deve ao álcool, embora seja a licença para dirigir cassada ao menor sinal de embriaguez.
- 63) MEYBOOM, *Alcohol and Traffic*, *Excerpta Criminologica*, vol. 7, n.º 4/430. O autor recomenda a fixação legal do limite de 0.8 0/00.
- 64) Sobre essa pesquisa (*The drinking driver and Traffic accidents*) cf. BORKENSTEIN, *Der trinkende Fahrer und die Verkehrsunfälle*, *Wiss. Z. Martin-Luther Univ. Halle-Wittenberg*, 1965, Sonderheft n.º 78, 84.
- 65) R. DEQUEKER, *Alcohol and Traffic Safety*, *Excerpta Criminologica*, vol. 8, n.º 1/33; I. MAXWELL, *Drinking and Driving*, *Canadian Bar Journal*, 1966, 279.
- 66) É o caso do Code de la route, que se limita a falar em "état alcoolique, même en l'absence de signe manifeste d'ivresse" (art. L.1).
- 67) R. L. DONINGAN, *Chemical test Law in the United States*, *Excerpta Criminologica*, vol. 6, n.º 4/551.
- 68) *British Medical Journal*, 1967, 809. Essa taxa foi proposta pela British Medical Association em 1966.
- 69) G. J. COLLETTE, *Législation et Jurisprudence Suisse face au taux d'alcoolemie. La portée de l'arrêt du 18 Juin 1964 de la Cour de Cassation Pénale du Tribunal Fédéral*, *Rev. Alcool*, 1965, 120.

- 70) Sobre embriaguez alcoólica, veja-se a Resolução do CONTRAN n.º 413/69. A fixação dos limites pela lei é o critério reclamado pelos especialistas, com raras discrepâncias. Cf. S. FREEMAN, *The Scourge of Drinking Driving, A plea for total war*. *Excerpta Criminologica*, vol. 6, n.º 3/381.
- 71) Essa é a taxa recomendada nos Estados Unidos pela National Highway Traffic Safety Administration. Veja-se o curioso e excelente anúncio feito na revista *Time*, edição de 6-8-73.
- 72) No seu texto original, o *Uniform Vehicle Code*, referindo-se ao fato de apresentar a pessoa entre 0,05% e 0,10% de álcool no sangue, assentava: "Such fact may be considered with other competent evidence in determining whether the person was under the influence of intoxicating liquor" (§ 11-902, b).
- 73) J. C. ANDREWS, *Alcohol, automobiles and the law*, *Excerpta Criminologica* vol. 7, n.º 4/431: "The use of breath test by law enforcement officers, who are properly trained in the use of equipment, is an effective means of identifying drunken drivers". O Projeto n.º 1.741, de 1968, do Deputado JOSE MARIA MAGALHÃES, tornava obrigatório o uso do alcoteste e determinava a apreensão da carteira de habilitação na hora, se o alcoteste revelasse teor alcoólico igual ou superior a 0,5 por mil. DCN, I, 11-10-68, 7.083. A Polícia Rodoviária de São Paulo está usando, com sucesso, o bafômetro, em São Roque (*Jornal do Brasil*, 12-7-73). Para descrição dos princípios científicos do breath test, cf. FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., 90.
- 74) I. MAXWELL, *Drinking and Driving*, *Canadian Bar Journal*, 1966, 279. Veja-se, por exemplo, o Code de la route, art. R.296.
- 75) A pena é, no caso, condição de eficiência da obrigação. Veja-se o Code de la route, art. L.2. Na Áustria, a recusa ao exame é punida com as penas do homicídio culposo ou da lesão corporal culposa. Cf. J. HERBICH, *Die Blutentnahme zur Alkoholbestimmung im Rahmen des Verkehrsrecht*, *Deutsch Zeitschrift f. die gesamte gerichtliche Medizin*, 1966, 57/1-2, pág. 69. *Excerpta Criminologica*, vol. 7, n.º 4, 496.
- 76) Cf. Cod. Nacional de Trânsito, art. 89, II, XVIII, XIX.
- 77) *Jornal do Brasil*, 25/3/73. No I Simpósio sobre Segurança e condição de trabalho em veículos rodoviários, realizado em São Paulo, em julho último, o presidente do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de São Paulo declarou que um motorista tem que trabalhar entre 12 e 14 horas, por dia, para ganhar de mil a mil e cem cruzeiros por mês. E que comumente conduzem ônibus com chassis de caminhão (*Jornal do Brasil*, 8/7/73). Anteriormente, referindo-se aos motoristas de caminhão, o mesmo presidente afirmou que "enfrentam jornadas de até 24 horas por dia, realmente desumanas, trabalhando sem ajudantes". (*Jornal do Brasil*, 24/6/73). O Projeto n.º 306, de 1971, do Deputado RUBEM MEDINA, procura coibir todos esses abusos. (DCN, I, 4/9/71, 4639).
- 78) A matéria tem suscitado a apresentação de vários projetos de lei. Cf. Projeto n.º 2.330, de 1970, do Deputado FRANCISCO AMARAL, sobre canos de descarga (DCN, I, 30/10/70, 5239); Projeto n.º 40, de 1971, do Deputado FRANCISCO AMARAL, sobre neutralização dos gases venenosos expelidos pelo escape (DCN, I, 19/5/71, 588); Projeto n.º 726, de 1972, do Deputado ARAÚJO JORGE, sobre poluição sonora (DCN, I, 30-6-72, 2278). Sobre os níveis máximos de som ou ruído, Cf. Resolução n.º 448/71, do CONTRAN. CNT, art. 89, XXV, XXVI, XXVII, XXX (a).
- 79) *Revista de Adm. Municipal*, n.º 103, 80. O projeto do Deputado RUBEM MEDINA obriga a instituição de Varas de Trânsito nas cidades com mais de 200 mil habitantes.
- 80) PAULO MEIRA CAMACHO CRESPO, *Da Justiça Especial de Trânsito, Os Crimes de Trânsito e seu julgamento, Contravenções Penais do Trânsito, Do Crime de Trânsito e Processo do seu julgamento, A Justiça Especial do Trânsito*, *Revista de Direito Rodoviário*, n.ºs 13 (1953), 28 (1955), 52 (1961), 53 (1961) e 56 (1962).
- 81) HÉLIO TORNAGHI, *Instituições de Processo Penal, Forense*, Rio de Janeiro, 1959, II, 318 (anteprojeto e exposição de motivos). Um novo anteprojeto foi posteriormente feito pelo autor (*Manual de Processo Penal*, Freitas Bastos, 1963, II, 1022).
- 82) Vejam-se a propósito as propostas de MIDDENDORF (*Zur Reform des Verkehrsstrafrechts. Plane, Erwartungen und Entauschungen. Polizei*, 1963, 97) e PFISTER (*Ordnungsbussen auf Strasse, Schweiz. Zeitschrift Strafrecht*, 1967, 83/286). Esse último trabalho informa sobre projeto de lei federal para a Suíça, permitindo a aplicação de multas no local do acidente, para reduzir o trabalho das cortes criminais. Esse projeto trata os menores como adultos. O Projeto n.º 63, de 1973, do Senador VASCONCELOS TORRES, alude ao rito sumário (DCN II, 30-5-73, 628).
- 83) O DETRAN de cada Estado deve ter registro de cada motorista, operado através de computador eletrônico, permitindo conhecer a qualquer momento as infrações já cometidas. HOMERO HENRIQUE ROSA RANGEL, *Transportes e Comunicações. Estudos Prospectivos com vista ao Grande Rio no Séc. XXI*, p. 88 ss. O DETRAN da Guanabara anuncia esta inovação. Cf. *Jornal do Brasil*, 17-6-73.
- 84) Aqui também a Comissão acolheu proposta feita pelo eminente Juiz JORGE ALBERTO ROMEIRO.
- 85) CP italiano, art. 162; Code de la route, art. L.27 etc.