



Lei nº 14.599/2023 traz mudanças no Código de Trânsito Brasileiro

Publicada no Diário Oficial da União no dia 20 de junho, esta é a 44ª alteração no CTB e modifica mais de 50 artigos.

Em 23 de setembro de 1997 foi promulgada a Lei Federal nº 9.503, que originou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) com o objetivo de reger o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação. Ao longo desses quase 26 anos, seus 341 artigos passaram por 44 alterações, a última delas, Lei nº 14.599/2023, foi publicada no Diário Oficial da União no dia 20 de junho e modificou 55 artigos do CTB.



Foto: Divulgação

FLAVIA VEGH BISSOLI

Advogada. Especialista em Direito Processual de Trânsito. Observadora certificada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV). Colaboradora da Rádio Justiça do Supremo Tribunal Federal no Quadro Direito de Trânsito. Presidente da Comissão de Trânsito da 96ª Subseção da OAB-Lapa.



Foto: Divulgação

PAULO HENRIQUE CREMONEZE

Advogado. Mestre em Direito Internacional Privado pela Universidade Católica de Santos. Especialista em Direito do Seguro pela Universidade de Salamanca. Membro da Academia Nacional de Seguros e Previdência.

A nova legislação traz mudanças quanto à fiscalização e aplicação de multas, seguro de cargas, uso de ciclomotores, bicicletas elétricas e patinetes motorizados, entre outras. Veja o que especialistas em Direito do Trânsito avaliaram sobre as mudanças.

A atualização apresenta avanços ou retrocessos para o CTB?

FLAVIA VEGH BISSOLI: Apesar de a Lei nº 14.599/2023 ter sido a segunda reforma que mais alterou o CTB, com 55 alterações em seu texto, houve algumas correções e alterações de cunho administrativo/procedimental e nomenclaturas de ministérios, a substituição da expressão “acidente de trânsito” para “sinistro de trânsito”, mas na essência houve, em apertada síntese, cinco alterações ou questões de fundamental relevância que impactaram a vida de condutores: 1) exame toxicológico, 2) fiscalização de veículo de emergência, 3) competências para autuar da Guarda Municipal, 4) infrações de competência concorrente e 5) contratação obrigatória de seguros pelos transportadores, prestadores de serviços de transporte rodoviário de cargas.

Podemos apontar como um retrocesso a alteração do art. 280, § 6º, do CTB: “Art. 280 - Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará: [...] § 6º - Não há infração de circulação, parada ou estacionamento relativa aos veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, aos de polícia, aos de fiscalização e operação de trânsito e às ambulâncias, ainda que não identificados ostensivamente”, ou seja, ainda que não esteja com sirene, com luzes intermitentes funcionando, em tese, é um salvo-conduto para esses veículos com relação à circulação, ao estacionamento e à parada, o que diverge do estipulado no art. 29, inciso VII, alíneas de *a* a *f*, do CTB.

Motivo pelo qual, se temos um dispositivo que obriga cumprir as determinações para que o veículo faça jus às prerrogativas de livre parada, circulação e estacionamento, agora temos outro (do § 6º do art. 280) que versa que não cabe mais infração; a meu ver foi uma ampliação equivocada e franca contradição entre dois dispositivos legais e na prática pode gerar abusos.

PAULO HENRIQUE CREMONEZE:

A conversão da medida provisória em lei alterou substancialmente muitos artigos, mas não penso que seja o caso de se falar em avanços ou retrocessos. Digo isso porque as mudanças são de ordem administrativa e afetam diretamente a atividade de transporte rodoviário de carga. Não são mudanças que afetam a estrutura geral do CTB nem impactam diretamente a vida do motorista comum.

São mudanças que atenderam antigas demandas dos transportadores rodoviários de cargas, grandes e pequenos, sendo a maior parte delas realmente importante, justa e necessária.

Qual é sua opinião em relação às mudanças de fiscalização e aplicação de multas?

FLAVIA VEGH BISSOLI: O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito determina “quem é dono da via”, ou seja, de quem é a competência para fiscalizar cada tipo de infração de trânsito, Estado ou município, ou ambos. Com a Lei nº 14.599/2023, grande parte das infrações passou a ser de competência comum entre esses órgãos. Destarte, o município passa a ter competência para fiscalizar infrações que antes eram de competência exclusiva do Estado, por exemplo, relacionadas à documentação de veículo e do condutor, infrações de alcoolemia, ou seja, de dirigir sobre a influência de álcool, art. 165 e 165-A do CTB. Portanto, a inovação trouxe a ampliação da capacidade de fiscalizar pelos agentes de trânsito, isto é, os órgãos de trânsito terão mais poder para garantir a segurança viária. E mesmo as infrações privativas do Estado ou município ainda poderão ser objeto de convênio.

PAULO HENRIQUE CREMONEZE:

Infelizmente, vivemos em um país em que tudo o que se diz sobre o Direito apresenta o binômio tese-teoria. Em tese, a fiscalização melhorará. Será mais direcionada, racionalizada e otimizada. Sobre a aplicação das multas, eu deveria seguir a mesma toada, até por arrastamento lógico. Não consigo, porém. Deixo, aqui, comentário com certo amargor. O Brasil criou indisfarçável “indústria de multas” e seu veraz objetivo, educador, foi em muito desnaturado. Tornou-se fonte de arrecadação bem lucrativa para os órgãos públicos e em pouco melhorou a segurança do trânsito. Enfim, a lei não mudará nada em relação a isso.

Quais são os impactos jurídicos sobre a obrigatoriedade da contratação de três tipos de seguros de cargas?

FLAVIA VEGH BISSOLI: Existem entendimentos diversos com relação aos



impactos jurídicos. No entanto, as disposições relativas a seguros já estão vigorando, apesar de haver expectativa de regulamentação infralegal concernente ao tema e da polêmica referente à possível inconstitucionalidade da Lei nº 14.599/2023, à luz do descompasso com os seguros obrigatórios previstos no Decreto-Lei nº 73/1996, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências. Entendo que houve a criação de serviço de novas modalidades de seguros obrigatórios pelo fato de que o seguro para desaparecimento de carga era até então facultativo, e a responsabilidade civil para danos materiais e corporais permeavam no âmbito do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT). Como o “tempo rege o ato”, as relações jurídicas devem ser analisadas sob a lei vigente na época em que ocorreram os fatos.

Faz-se necessário compreendermos os atos pretéritos. Quando da edição da MP nº 1.153, no fim de dezembro de 2022, foi objeto de dúvidas se os contratos de seguros celebrados antes da entrada em vigor da norma publicada em Diário Oficial da União em 30/12/2022 ainda estariam em vigor. Muitos profissionais do Direito, como eu, entenderam que sim, já que, na condição de negócios jurídicos perfeitos, não seriam atingidos pela norma.

No entanto, é evidente que, após a publicação da supramencionada norma até a data de 19 de junho de 2023, os contratos de seguro deveriam ser celebrados conforme os termos da medida provisória, posto que, em que pese a discussão, a medida provisória tinha força de lei; destarte, todos os instrumentos de contratos celebrados sob sua égide deverão ser mantidos e cumpridos.

Contudo, com a publicação da Lei nº 14.599, os contratos de seguro no ramo de transporte rodoviário de cargas têm de ser celebrados segundo o inteiro teor da nova exigência legal. Esse imbróglio deixa espaço para dúvidas e diferentes interpretações, mas não para o descumprimento da lei. Como já dito, o tempo rege o ato e, por isso, o tempo de cada norma é o que vale para dar ao ato a forma e o conteúdo. Assim, as modalidades e a nova forma desde 19 de junho de 2023, para todos os contratos de seguro no ramo de transporte rodoviário de cargas, têm de ser pactuadas de acordo com a nova lei.

PAULO HENRIQUE CREMONEZE:

Diferentemente do que ocorreu com os seguros incidentes na atividade de transporte rodoviário de carga. Tanto os de responsabilidade civil do transportador quanto os de carga (do proprietário e contratante do serviço de transporte) foram alvos de mudanças. Mudanças ainda em implementação e que são discutidas pelos atores do negócio de seguros. Há muitas dúvidas sobre diferentes aspectos por conta da baixa densidade semântica da lei. De todo modo, é possível desde já antever o incremento do setor de seguros.

A lei tornou obrigatório o seguro de responsabilidade por desaparecimento de carga (novo nome do antigo seguro por desvio, que era facultativo). Em um país com enorme quantidade de furtos e roubos (o Brasil ostenta o título inglório de campeão mundial desses crimes), a obrigatoriedade dessa cobertura é providencial e bem-vinda. Dela emanará presumível enrijecimento das normas de gerenciamento de riscos e novos protocolos de segurança e de boas práticas operacionais dos transportadores.

O estabelecimento de seguro para danos causados pelos veículos transportadores é algo inovador e que exigirá cuidados adicionais. Por mais que a boa conservação dos veículos seja algo de se esperar e assentado na lógica, não é o que se vê costumeiramente. Com essa cobertura, espera-se um novo cenário.

Muito provavelmente, o frete tornar-se-á mais oneroso, dadas as implicações legais e os seguros obrigatórios. Todavia, passada a lufada inicial, são, também, prováveis o acomodamento mercadológico e a absorção natural dos novos custos.



Ciclomotores, bicicletas elétricas e patinetes elétricos agora têm regulamentação

O levantamento realizado pela Associação Brasileira de Setor de Bicicletas (Aliança Bike) mostrou que, no ano de 2021, a movimentação financeira de bicicletas elétricas no Brasil chegou a R\$ 289,3 milhões, crescimento de 52,2% em relação ao ano de 2020. Já o levantamento feito pela Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) mostra que a importação de patinetes elétricos e similares subiu 735% em 2019; segundo a entidade, chegaram 91.826 unidades desses veículos no país, contra 10.997 em 2018.

Diante do crescente aumento da circulação desses veículos em território nacional, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), por meio da Resolução nº 996/2023, estabeleceu normas quanto ao uso dessas modalidades. O especialista no assunto, Danilo Oliveira Costa, compartilhou suas percepções sobre a legislação.

Quais são as normas estabelecidas para a utilização de ciclomotores, bicicletas elétricas e patinetes elétricos?

DANILO OLIVEIRA COSTA: Diante da percepção do Poder Público do grande aumento desses tipos de veículos em circulação, houve a necessidade de esclarecimentos à sociedade sobre definição e regras de circulação desses modais, sendo, até, concedido prazo para os proprietários de ciclomotores providenciarem a inclusão desses veículos junto ao Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) a partir de 1º/11/2023 até 31/12/2025, quando ficarão impedidos de transitarem pelas vias sem o registro. Os veículos elétricos individuais são uma alternativa de transporte sustentável e econômico para as vias urbanas, mas com o grande desafio

na segurança dos condutores desses veículos e dos pedestres, reforçando a necessidade do uso de equipamentos de proteção e respeito às regras de trânsito.

As medidas adotadas são o suficiente para garantir a segurança e as boas práticas dos condutores no trânsito?

DANILO OLIVEIRA COSTA: A micromobilidade é essencial para inclusão social, mas temos ainda o desafio da infraestrutura urbana, que não está preparada para circulação desses veículos. Portanto, faz-se necessário o investimento massivo em estacionamentos, ciclovias e pontos de recarga. Como comparação, citamos o exemplo da Holanda, China e França, onde existe uma vasta rede de estacionamentos e ciclovias para bicicletas aliada ao subsídio na compra de veículos individuais elétricos. Aliada a isso, temos ainda a necessidade de políticas públicas educacionais para melhor capacitação dos cidadãos nesse assunto e também a fiscalização efetiva coibindo as condutas infracionais dos condutores. E, como contribuição final, deixamos o alerta sobre uma fake news que aborda a necessidade de emplacamento de bicicletas elétricas. Elas não precisam, desde que atendam as características especificadas na resolução e não sejam equiparadas a ciclomotores.



Foto: Divulgação

DANILO OLIVEIRA COSTA

Advogado. Presidente do IBDTrânsito. Presidente da Comissão de Trânsito da OAB. Coordenador de Esforço Legal do Observatório Nacional de Segurança Viária e Membro efetivo do Comitê Gestor de Segurança Viária.