

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.671, DE 2006 (Apensado o PL nº 5.986, de 2013)

Altera os artigos 12, 90, 259, 260, 261, 280, 285, 288, 289 e 320 e acrescenta o art. 283-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Autores: Deputados Mariângela Duarte e
Luiz Bassuma

Relator: Deputado Hugo Leal

I - RELATÓRIO

Vem ao exame de mérito desta Comissão o Projeto de Lei nº 7.671, de 2006, e seu apenso o PL nº 5.986, de 2013.

O projeto de lei principal, de autoria dos nobres Deputados Mariângela Duarte e Luiz Bassuma, pretende alterar os artigos 12, 90, 259, 260, 261, 280, 285, 288, 289 e 320 e acrescentar o art. 283-A ao Código de Trânsito Brasileiro, conforme detalhamos a seguir.

Esse PL altera a pontuação das infrações de trânsito, aumentando a quantidade de pontos para infrações graves e gravíssimas e diminuindo para infrações leves. Altera, também, de vinte para vinte e cinco, o somatório de pontos necessários para que o condutor tenha suspenso o direito de dirigir. Em seguida, estabelece que o auto de infração de trânsito só poderá ser lavrado por agente de trânsito uniformizado e posicionado de forma ostensiva na via pública.

Prevê, também, que a qualquer multa de trânsito caberá recurso administrativo, com efeito suspensivo. Esse recurso deverá ser julgado pelas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI – no prazo improrrogável de vinte dias, o qual, se não for cumprido, determinará o arquivamento do auto de infração e o cancelamento da multa aplicada. Das decisões das JARI, de acordo com o PL, caberá ainda recurso a ser interposto no prazo de sessenta dias, sem o recolhimento do valor da multa. Esse recurso também deverá ser julgado em vinte dias, sob pena de o auto de infração ser arquivado e a multa cancelada.

O PL principal propõe uma nova sistemática para a aplicação das receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito, com os seguintes percentuais: 35% para melhoria do sistema viário, engenharia de tráfego, sinalização de vias e construção de ciclovias; 35% para educação de trânsito e programas de reabilitação de pessoas carentes, vítimas de acidente de trânsito; 15% para fiscalização e policiamento de trânsito; e 15% para um fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

A proposição determina ainda que a fiscalização eletrônica ao longo das vias seja precedida de sinalização de advertência, instalada a pelo menos 100 metros da localização dos aparelhos. Exige, por fim, que as decisões normativas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – sejam adotadas por meio de resoluções aprovadas pela maioria absoluta dos seus membros e proíbe a celebração de contratos para serviços de fiscalização de trânsito com cláusulas que vinculem a remuneração a ser recebida aos valores e quantidades de multas aplicadas.

O PL nº 5.986, de 2013, apensado, de autoria do Deputado Dr. Grilo, modifica o § 2º do art. 280 da Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que os aparelhos radares sejam devidamente indicados por sinal luminoso na via.

Durante o prazo regimental não foram apresentadas emendas aos projetos em exame, nesta Comissão.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

Enaltecemos a intenção dos ex-Deputados Mariângela Duarte e Luiz Bassuma, autores da proposição principal, pois a proposta expressa a preocupação dos nobres parlamentares com o aprimoramento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Apoiamos algumas alterações propostas e divergimos de outras que, não obstante a elevada intenção dos Autores, entendemos equivocadas. Vejamos.

Não concordamos, por exemplo, com as alterações propostas para a pontuação das infrações de trânsito, por entendermos que o escalonamento de pontos hoje empregado é justo e dá à autoridade de trânsito instrumento suficiente para a punição dos infratores. Se há falhas hoje no emprego desse sistema, ela seguramente não reside na legislação, mas no aparato fiscalizatório que, em várias localidades, ainda não conseguiu implantar sistema eficiente que permita imputar as punições previstas no Código a todos os que infringem as normas de trânsito.

Por outro lado, somos favoráveis ao efeito suspensivo dos recursos às infrações de trânsito, pois com o aumento da fiscalização eletrônica não são raros os casos de registro de infrações injustificadas por falha técnica no equipamento. Dessa forma, o efeito suspensivo do recurso torna-se peça fundamental para resguardar o direito de defesa do cidadão, até que o seu recurso seja apreciado e julgado pela autoridade de trânsito.

Discordamos, no entanto, do cancelamento da penalidade quando o recurso não for julgado no prazo de vinte dias, pois sabemos que em situações excepcionais o prazo estipulado poderá ser insuficiente. O mais importante, em nosso entender, é que a multa de trânsito não gere efeitos práticos enquanto o recurso não for julgado, inclusive com relação à dispensa do seu recolhimento. Pelo mesmo motivo, não podemos concordar com a alteração proposta para o art. 289, que determina o arquivamento da infração, caso o recurso não seja julgado pela Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI – no prazo estipulado pelo Código.

Também não concordamos com a proposta de se alterar o § 4º do art. 280 do CTB, para exigir que o auto de infração de trânsito seja lavrado exclusivamente por agente de trânsito uniformizado e posicionado de forma ostensiva na via pública. Se esse dispositivo prosperar com a redação proposta, o referido § 4º entrará em conflito com o § 2º do mesmo artigo, que permite que a infração seja também comprovada por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

Com relação à previsão de que o recurso à infração de trânsito possa ser apresentado sem o recolhimento do valor, entendemos que ela perdeu a oportunidade com a aprovação da Lei nº 12.249/2010, que revogou o § 2º do art. 288, que exigia o recolhimento da multa para interposição do recurso.

Outra proposta de alteração questionável diz respeito à fixação de percentuais para distribuição dos recursos arrecadados com as multas de trânsito. De acordo com o projeto, 35% do montante arrecadado será destinado para melhoria do sistema viário, engenharia de tráfego, sinalização de vias e construção de ciclovias; 35% para educação de trânsito e reabilitação de pessoas vítimas de acidentes de trânsito; 15% para fiscalização e policiamento de trânsito; e 15 % deverá ser depositado em fundo nacional para ser aplicação em segurança e educação de trânsito. Ao editar o Código de Trânsito o legislador federal não definiu percentuais, mas estabeleceu que os recursos deveriam ser aplicados, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Essas diretrizes devem ser observadas por todos os responsáveis pela arrecadação dos recursos proveniente das multas de trânsito.

Assim, num país tão extenso e diverso como o Brasil, quer nos parecer desarrazoado estabelecer em lei percentuais fixos de cada item de despesa. Em nosso entender, os gestores de trânsito dos Municípios, dos Estados e das rodovias federais tem melhores condições de avaliar onde devem ser investidos os recursos para maximizar a segurança do tráfego nas vias sob sua circunscrição. Cremos que as soluções apontadas para a melhoria do trânsito nas grandes metrópoles podem não ser adequadas para os outros mais de cinco mil municípios espalhados pelo País.

Também não podemos concordar com a exigência de que a fiscalização eletrônica ao longo das vias seja precedida de sinalização de advertência, instalada a pelo menos 100 metros da localização dos aparelhos. Não obstante o caráter educativo dos equipamentos de fiscalização de trânsito, a sua principal função é punir os condutores que trafegam em velocidade superior à permitida, colocando em risco a vida e a integridade física das pessoas. Ao estabelecer que eles devam ser precedidos de sinalização de advertência perde-se esse caráter punitivo, pois ao avistar a sinalização o condutor poderá diminuir a velocidade e cruzar o dispositivo radar dentro da velocidade regulamentar para, logo em seguida, pisar fundo no acelerador, num claro desrespeito às normas de trânsito. Para os que trafegam dentro da velocidade permitida não faz qualquer diferença um equipamento radar sinalizado ou não.

Com relação à exigência de que as decisões normativas do CONTRAN sejam adotadas por meio de resoluções aprovadas pela maioria absoluta dos seus membros, nosso posicionamento é contrário. Entendemos que algumas decisões que afetam o sistema de trânsito brasileiro não podem ficar na dependência das reuniões do colegiado que compõe o CONTRAN. Casos de urgência poderão exigir a adoção de medidas imediatas, ainda que necessitem ser referendadas pelo Conselho, como ocorre atualmente.

Falando ainda da proposição principal, concordamos com o dispositivo que proíbe a celebração de contratos para serviços de fiscalização de trânsito com cláusulas que vinculem a remuneração do contratado aos valores ou quantidades de multas aplicadas. Apesar de decisões judiciais e de vários tribunais de contas proibirem essa prática, é preciso, de uma vez por todas, impedir que se utilizem as infrações de trânsito como forma de arrecadar mais recursos, em detrimento dos usuários do trânsito. Entendemos que o contrato atrelado à quantidade de infrações pode, sim, ensejar a instalação de equipamentos em locais inadequados, com o fito de aumentar a aplicação de multas e a arrecadação de recursos. Não obstante a nossa concordância com mérito, entendemos que a norma deveria valer, como regra geral, para todos os contratos celebrados pelo poder público que envolva atividades de fiscalização. Nesse sentido, estamos propondo a inserção de dois dispositivos na Lei nº 8.666/93 (Lei das Licitações).

Com relação ao projeto de lei apensado, que obriga indicar a presença dos radares com sinais luminosos, não podemos concordar com o seu mérito, pelos mesmos motivos, já explicitados, que nos levam a rejeitar a proposta de obrigatoriedade de placa de advertência sobre a existência de radar. Em nosso entendimento, o motorista deve respeitar os limites de velocidade estabelecidos para cada via, independente de estar sendo fiscalizado eletronicamente ou não.

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 5.986, de 2013, e pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 7.671, de 2006, na forma do substitutivo que ora apresentamos.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.671, DE 2006

Altera as Leis nº 8.666, de 1993, e nº 9.503, de 1997, para tratar de recurso a infração de trânsito e vedar a celebração de contrato com cláusula que vincule o valor do contrato a percentual de receita obtida pelo poder público.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 4º ao art. 55 e insere o art. 98-A na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, para vedar a celebração de contrato com cláusula que vincule o valor do contrato a percentual de receita obtida pelo poder público, bem como altera o art. 285 e acrescenta o art. 283-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para prever o efeito suspensivo do recurso à infração de trânsito.

Art. 2º O art. 55 da Lei nº 8.666, de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 55.

.....
 § 4º É vedada cláusula contratual que vincule o valor do contrato à parcela ou percentual de receita obtida pelo poder público.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 8.666, de 1993, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 98-A:

“Art. 98-A. Celebrar contrato com cláusula contratual que vincule o valor do contrato à parcela ou percentual de receita obtida pelo poder público:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.”

Art. 4º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285. O recurso previsto no art. 283-A será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso a que se refere o caput terá efeito suspensivo.

§ 2º

.....” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos 283-A:

“Art. 283-A. Da aplicação e imposição de qualquer penalidade prevista neste Código, caberá recurso administrativo, garantidos todos os meios necessários ao exercício do direito de ampla defesa.

Parágrafo único. A interposição dos recursos previstos neste Código suspende a aplicação do disposto no art. 259 e não impede o licenciamento do veículo até o trânsito em julgado da decisão administrativa.”

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator

