



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2016
(Do Sr. João Rodrigues)

Altera o Código de Trânsito Brasileiro - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a competência para a fiscalização de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a competência para o exercício da fiscalização de trânsito dos órgãos executivos de trânsito e dos órgãos executivos rodoviários da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal.

Art. 2º O art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 20

.....
III - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência e de multa e as medidas administrativas cabíveis, notificar os proprietários ou infratores, arrecadar as multas que aplicar e os valores provenientes da estada e remoção de veículos, objetos, animais e da escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

.....
Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos II, III, V e XI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 3º O art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º:

“Art. 21

.....



§ 2º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX XIII e XIV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida apenas a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 4º O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 22

.....

Parágrafo único. As competências relacionadas nos incisos III, V, VI, VII e XV têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida apenas a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito.” (NR)

Art. 5º O art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 24

.....

§ 3º As competências relacionadas nos incisos VI, VII, VIII, IX, XI, XII, XVII, XX e XXI têm caráter de exclusividade, sendo vedada a celebração de contratos de concessão, convênios ou outros que as transfiram para empresas privadas ou de economia mista, admitida apenas a celebração de convênio, ou instrumento similar, entre os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. (NR)

Art. 6º A Seção I do Capítulo XVIII da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 280-A. O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração deverá ser servidor público civil estatutário investido em cargo efetivo específico para fiscalização no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, policial rodoviário federal ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.” (NR)



Art. 7º O Anexo I, Dos Conceitos e Definições, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - servidor público civil estatutário investido em cargo efetivo específico no órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, para o exercício das atribuições de fiscalização, controle e operação de trânsito, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

.....

PATRULHAMENTO - atividade exercida pela Polícia Rodoviária Federal e demais órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, no âmbito de sua competência, com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes, incluindo fiscalização, controle e operação de trânsito e outras ações destinadas à segurança pública.” (NR)

Art. 8º Fica assegurada a opção de manutenção do regime celetista ao agente da autoridade de trânsito de que trata o art. 280-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que esteja em exercício nos respectivos órgãos ou entidades de trânsito até 12 (doze) meses da data de publicação desta Lei.

Art. 9º Fica revogado o § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei tem a finalidade de estabelecer limites ao poder das Autoridades de Trânsito, determinando a obrigatoriedade **dos serviços de fiscalização** serem exercidos, necessariamente, por servidores públicos, civis ou militares, e vedando a terceirização de tais atividades.

Apresento modificações no Código de Trânsito Brasileiro – CTB objetivando impedir que perdure e prospere no Brasil a indústria da multa. Para tanto deve ser exclusivo do Estado a tarefa de fiscalização do trânsito de forma que os autos de infração de trânsito só devam ser lavrados por servidores públicos, civis ou militares.

Busca-se, desta forma, vedar a transferência dos serviços de fiscalização de trânsito para empresas privadas, mediante contratos de concessão ou parceria, seja nas rodovias federais (art. 20) ou estaduais (art.



21), nos órgãos estaduais de trânsito (art. 22) ou no âmbito de cada município (art.24). Busca-se ainda resgatar o espírito educativo que norteou o legislador durante a elaboração do Código de Trânsito Brasileiro, vedando a transformação dos serviços de fiscalização de trânsito em uma indústria de multas, voltada muito mais para amealhar lucros para as empresas privadas que os exploram e para ampliar a arrecadação da Administração Pública.

Observamos que determinadas brechas da Lei 9.503/1997 estão servindo para que, em muitas cidades e em diversas rodovias federais e estaduais, prospere uma verdadeira indústria de multas, cujo propósito é simplesmente obter lucros em vez de servir de instrumento educativo. Empresas privadas estão sendo contratadas para substituir o Estado em sua função fiscalizadora e passam a ser remuneradas conforme a proporção de multas que aplicam ao motorista infrator.

Temos observado que empresas que usufruem da concessão fiscalizatória, ilegal, tem criado verdadeiras armadilhas para flagrar o motorista, transformando o serviço prestado em fonte de lucros inestimáveis. E de uma empresa privada que explora determinado serviço para obter lucro não se pode presumir idoneidade.

Dito isto, esclareço os artigos desta proposta.

A alteração do inciso III do art.20, que trata das competências da PRF, busca simplesmente explicitar que a PRF é o órgão fiscalizador do trânsito no âmbito das rodovias federais. Já o parágrafo único garante que a fiscalização de trânsito não seja realizada por empresa privada como dito alhures.

Importante destacar que os órgãos de trânsito integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT precisam delegar parcialmente, entre si e por meio de convênio, atribuições necessárias à melhor e correta aplicação das obrigações impostas pelo CTB. Portanto há ressalva para que essa exclusividade de competência possa permitir que outros órgãos componentes do SNT, todos órgãos e instituições públicas, listados no art. 7º do CTB, possam continuar a exercer as atividades conforme justificada necessidade de convênio, parceria ou qualquer termo semelhante.

Para os artigos **21** (dos órgãos e entidades executivos rodoviários), **22** (dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal) e **24** (dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios) foram citados apenas os incisos que tratam da atribuição de fiscalização como apontado anteriormente de forma a limitar a “indústria da multa”.

Percebe-se que foi realizada minuciosa análise no CTB. Com mesma atenção buscamos não restringir os órgãos e entidades de trânsito quanto as demais atividades. Todo o estudo foi balizado de forma que o projeto possa garantir liberdade de gestão ao administrador. Isso porque temos total clareza que limitar todas as atividades das instituições de forma exclusiva seria engessar o estado e a gestão do trânsito. Desse modo estão mantidas as competências que tratam da engenharia e vários equipamentos de controle viário, que não são necessariamente de fiscalização, assim como continuam



inalterados os incisos que tratam de coleta e estudo de dados dos acidentes e demais competências que não são de caráter fiscalizatório.

Ainda buscando a indelegabilidade do poder fiscalizatório do Estado à empresas que objetivam lucro em sua atividade ou à empresas que formem capital ou patrimônio vindo do trabalho prestado, foram incluídos os incisos referentes às atividades que resultam em arrecadação dos serviços de fiscalização de trânsito e suas consequentes penalidades.

Assim, dos 11 (onze) incisos **do art. 20, apenas 4** (quatro) tratam da fiscalização de trânsito e foram inseridos nesta proposta. Dos 14 (catorze) incisos **do art. 21, apenas 6** (seis) estão incluídos. Dos 16 (dezesesseis) incisos **do art. 22 apenas 5** (cinco) estão na proposta e dos 21 (vinte e um) incisos **do art. 24, apenas 9** (nove) constam atribuição de fiscalizar o trânsito e arrecadar com estes serviços.

Reafirmo que todos os incisos que citamos sobre fiscalização tratam especificamente da atuação e autuação do poder público e fiscalização de várias formas, pois são aquelas as atividades que exercem atribuições relacionadas à expressão do Poder Estatal, portanto já deveriam ser de competência exclusiva do Estado e este projeto objetiva explicitar legalmente essa situação, tendo em vista que muitos gestores passam, quando não deveriam, essas funções à iniciativa privada.

Por fim, cumpre-nos o dever de apresentar outra necessidade de correção do CTB que coaduna com a proposta aqui apresentada. Editado em 1997, o CTB não sofreu automaticamente as alterações impostas pelas alterações da Constituição Federal. Em 1997 o legislador ordinário, ao estabelecer a norma do § 4º, do art. 280, do CTB, foi levado a inserir na referida norma o termo "celetista", contudo, atualmente, por força da Emenda Constitucional nº 19, de 4 de junho de 1998, só poderá ser o servidor público titular de cargo efetivo (estatutário), vez que o servidor celetista não é titular de cargo público, mas, sim, de emprego, pelo que não pode, ainda que concursado, exercer a função de fiscalizador, que lavra o auto de infração, ou como colocado no texto, propriamente o agente da autoridade de trânsito.

Portanto, para ter efeito depois da EC 19/98, mesmo que equivocadamente, o termo "celetista" do § 4º do art. 280, deveria estar de forma que a contratação de empregado também fosse possível sem se confundir com o servidor público. Assim, se conclui de uma interpretação sistemática dos arts. 37, 39 e 40 da Constituição da República e posterior ratificação com a EC 19/98, que parte do § 4º do art. 280 está revogada pela impossibilidade de execução legal, cabendo a nós, nesta oportunidade, explicitar de forma a trazer o entendimento contemporâneo da Carta Política de 1988.

Nesta toada da análise, observamos um equívoco comum no § 4º do art. 280 do CTB, onde está o termo jurisdição quando pretendia tratar de circunscrição. Isto porque jurisdição – ou "dizer o direito" – está relacionado com a faculdade ou poder legal de aplicar as leis e a justiça, que é concernente às atribuições exclusivas de magistrados, e não das autoridades de trânsito, tampouco de seus agentes.



Neste mesmo sentido faz-se necessária a correção do termo AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO e do termo PATRULHAMENTO, ambos do Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro.

Dessa forma, o presente Projeto de Lei introduz modificações no Código de Trânsito Brasileiro não no sentido de abrandá-lo em relação aos infratores de trânsito, mas no sentido de impedir que perdure e prospere no Brasil a indústria da multa. Torna exclusivo do Estado a tarefa de fiscalização do trânsito e determina que as infrações só poderão ser lavradas por servidores públicos, civis ou militares, tipificando-os como tal.

Por todo o exposto rogo aos meus pares para que aprovem este projeto.

Sala das Sessões, em de maio de 2016.

Deputado **JOÃO RODRIGUES**