PROJETO DE LEI Nº , DE 2010
(Do Sr. Carlos Zarattini)

Altera os arts. 7º, 21, 54, 231, 257,
280 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de
setembro de 1997 – Código de
Trânsito Brasileiro - CTB.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os dispositivos da Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – a seguir mencionados, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 7º

VIII – a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e as agências estaduais reguladoras e fiscalizadoras de rodovias concedidas à iniciativa privada.

“Art. 21.....

§ 2º Compete às entidades referidas no inciso VIII do art. 7º exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas neste artigo, relativamente às rodovias concedidas, por elas reguladas e fiscalizadas.”

“Art. 54.....

Parágrafo único. Fica proibida a circulação em rodovias, de motocicletas com potencia inferior a 250 cilindradas.”

“Art. 231. Transitar com o veículo:
.....

V – com excesso no peso bruto total, no peso bruto total combinado, nos eixos ou em conjunto de eixos, em relação aos limites estabelecidos...

Infração – média;

Penalidade – multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante da seguinte tabela:

- a) até seiscentos quilogramas – R\$ 9,00 (nove reais)
- b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas – R\$ 18,00 (dezoito reais)
- c) de oitocentos e um a um mil quilogramas – R\$ 36,00 (trinta e seis reais)
- d) de um mil e um a três mil quilogramas – R\$ 54,00 (cinquenta e quatro reais)
- e) de três mil e um a cinco mil quilogramas – R\$ 72,00 (setenta e dois reais)
- f) acima de cinco mil e um quilogramas – R\$ 90,00 (noventa reais)

.....

VIII -

Infração – gravíssima;

.....

§ 1º Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo a capacidade máxima de tração somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder.

§ 2º Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária será admitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares, para suprir a incerteza de medição do equipamento.

§ 3º No carregamento dos veículos, a tolerância máxima prevista no parágrafo anterior não deve ser incorporada aos limites de Peso Bruto Total (PBT), Peso Bruto Total Combinado (PBTC), peso por eixo e peso por conjunto de eixos previstos em regulamentação fixada pelo CONTRAN.

.....”

“Art. 257.....

§ 4º No caso de transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando o embarcador for simultaneamente o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentar o embarcador, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual , não o fazendo será considerado responsável pela infração.

.....

Art. 280

.....

§ 5º As entidades especificadas no inciso VIII do art. 7º poderão credenciar como Agente da Autoridade de Trânsito funcionários das concessionárias de rodovias por elas fiscalizadas, para operar, sob sua supervisão, aparelho eletrônico, equipamento audiovisual ou outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN e homologado pelo INMETRO, respeitada a restrição imposta no parágrafo anterior.”

.....

Art. 320.....

.....

§ 2º A receita arrecadada com a cobrança da multa de trânsito de evasão ao pagamento de pedágio, prevista no art. 209, será aplicada, no montante necessário, para o ressarcimento das perdas

causadas pela infração cometida às operadoras de vias pedagiadas, sem prejuízo do disposto nos parágrafos anteriores.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 120 (cento e vinte) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

A figura do operador privado de rodovias surgiu no cenário brasileiro quando o Projeto de Lei que resultou no atual CTB, de 1993, já estava em adiantado estado de elaboração. O início efetivo de atuação das concessionárias de rodovias, com a cobrança de pedágio, ocorreu em agosto de 1996. Mesmo assim, merece ser registrado que no Substitutivo então aprovado no Senado Federal foi incluído um parágrafo no seu art. 93, no qual já se propunha.

“§ 3º O CONTRAN poderá estabelecer normas e regulamentos para definir o âmbito da atuação dos concessionários de serviço público de operação de rodovias naquilo que for pertinente ao trânsito, especificamente seus deveres e atribuições, sem prejuízo da competência dos órgãos mencionados nos incisos IV, V e VI do art. 7º”

Esse dispositivo foi retirado na versão final do Projeto aprovada pela Câmara dos Deputados, na qual o art. 93 do Substitutivo do Senado Federal transformou-se no art.92, que, a final, foi vetado inteiramente pelo Poder Executivo.

A exclusão do § 3º pode ser entendida pela novidade que representava, então, o modelo de operação de rodovias pela iniciativa privada e a falta de visão clara quanto ao credenciamento que poderia ter nos anos seguintes, o Programa Brasileiro de Concessão de Rodovias e o seu impacto no tráfego rodoviário, criando perplexidade nos usuários ante a dualidade de atribuições na operação das rodovias concedidas. É difícil a compreensão pelos usuários que a concessionária de rodovia não tem, e nem deve ter, poder de polícia.

Hoje, além de a realidade ser outra, há o fato de já existirem órgãos reguladores e fiscalizadores das rodovias concedidas, na esfera federal e dos estados, com características e atribuições diferentes dos órgãos executivos rodoviários tradicionais.

Assim, a iniciativa de incluir a ANTT e as agências reguladoras estaduais no Sistema Nacional de Trânsito, deve ser vista como medida para corrigir a compreensível omissão do CTB nesse aspecto, justificada pelas razões acima expostas. Essa iniciativa não pode, no entanto, restringir-se á inclusão apenas da agência federal, mas deve estender-se às entidades similares de âmbito estadual, que têm iguais funções no que se refere à regulação e fiscalização das rodovias por elas administradas.

É nesse sentido que se propõe nova redação para o inciso VIII do art. 7º.

Com a inclusão do inciso VIII, deve, também, ser dada redação compatível ao § 2º do Art. 21, uma vez que a atribuição das agências reguladoras, no que se refere ao trânsito nas rodovias concedidas, não pode limitar-se ao controle do peso, já contemplado na Lei nº 10.203, de 2001, no que se refere à ANTT. Ressalte-se que a atribuição à ANTT de fiscalização do excesso de peso, sem que ela possa também fiscalizar a infração correspondente “...deixar de adentrar às áreas destinadas à *pesagem de veículos...*” prevista no art. 209 do CTB, torna bastante limitada a sua atuação.

Registre-se, ainda, que algumas infrações de trânsito, como “...*evadir-se para efetuar o pagamento do pedágio.*”, igualmente previsto no citado art. 209 do CTB, estão na esfera própria de atuação direto das agências reguladoras.

Por essas razões, propõe-se acrescentar, no art. 21, novo parágrafo.

No art. 54, propõe-se a inclusão de parágrafo único, para restringir a circulação de motocicletas com potencia inferior a 250 cilindradas em rodovias, na linha de Projeto de Lei de autoria do Deputado Hugo Leal já em tramitação na Câmara dos Deputados.

A justificativa é notória, ou seja, o grande crescimento do número de motocicletas no país com o conseqüente aumento, desproporcional ao número desses veículos na frota de circulação, do índice de acidentes envolvendo este tipo de veículo, especialmente de motocicletas com baixa potência, com grandes riscos para o próprio motociclista e para os demais usuários da rodovia.

Assim, se incluiria no art. 54 do CTB um parágrafo único.

No art. 231, que trata do controle de peso dos veículos, deve ser dada nova redação ao seu parágrafo único, que passaria a ser § 1º, acrescentando-se dois novo parágrafos, de modo que o assunto possa ser disciplinado mais claramente, com a utilização de redações já consagradas na Lei nº 7.408, de 1985 e na Decisão nº 6 do CONTRAN, sobre a questão da tolerância na passagem.

Com a redação proposta para esses parágrafos, seguramente se minimizaria a persistente interpretação equivocada de que a tolerância de 5% admitida não é para o carregamento dos veículos, mas para prevenir erros metrológicos aceitáveis dos equipamentos de medição.

Propõe-se, ainda, nova redação para o § 4º do art. 257 do CTB, que trata das infrações por excesso de peso dos veículos.

A efetiva cobrança da multa é fundamental para a credibilidade dos sistemas de fiscalização, e um dos momentos principais para isso é o de renovação anual do licenciamento dos veículos.

Ao se atribuir exclusivamente ao embarcador a responsabilidade pela infração de excesso de peso quando este está indicado na nota fiscal, fatura ou manifesto e for inferior àquele aferido, cria-se uma presunção, “júri et de júri”, de inocência do proprietário do veículo, abrindo a possibilidade de conivência indesejável do motorista com a prática da infração, não obstante os notórios danos que ela causa ao veículo, à sua segurança e a dos demais usuários da rodovia.

Atribuir exclusivamente ao embarcador a responsabilidade pelo excesso de peso, torna praticamente inexecutável a punição mediante a cobrança das multas aplicadas a este título, uma vez que, pelos valores relativamente pequenos envolvidos, não se justificam procedimentos judiciais para a cobrança, criando-se, de fato, uma impunidade, com grandes prejuízos para a sociedade como um todo.

Assim, com as redações propostas, manter-se-ia a responsabilidade do proprietário do veículo pelo excesso de carga, impedindo-o de renovar o licenciamento anual de seu veículo sem o pagamento das multas, mas assegurando-lhe o direito de isentar-se desse ônus, indicando, se for o caso, o responsável pela infração, de acordo com procedimentos a serem definidos pelo CONTRAN.

A capacidade de as Agência Reguladoras de rodovias atuarem na fiscalização de trânsito pode ser mais efetiva se elas puderem contar com o apoio de funcionários das concessionárias de rodovias – prestadoras de serviço público – para, sob a sua supervisão, operarem os aparelhos eletrônicos, equipamentos audiovisuais e outros meios tecnologicamente disponíveis, regulamentados pelo CONTRAN, conforme previsto no § 2º do art. 280 do CTB.

A atividade desses funcionários das concessionárias de rodovias, devidamente credenciados pelas Agências Reguladoras como Agentes da Autoridade de Trânsito, não lhes atribui competência para lavrar o auto de infração, nos termos do § 4º do citado art. 280.

Propõe-se, assim, incluir novo parágrafo no art. 280 do CTB.

É proposta a alteração no art. 320, para transformar o atual parágrafo único em § 1º, acrescentando-se novo parágrafo, sobre a destinação e a divulgação das receitas auferidas com a aplicação de multas de trânsito.

Com a extensão da malha concedida à iniciativa privada, ganhou relevância a multa por evasão ao pagamento do pedágio, estabelecida no art. 209 do CTB.

O combate a essa infração deverá ganhar ainda maior importância em futuro próximo, tendo em vista a tendência internacional de substituir as praças de pedágio por sistemas de livre passagem (“free flow”) mediante a cobrança por meios eletrônicos.

A tecnologia para essa cobrança já está disponível, como se pode verificar pelos sistemas implantados, por exemplo, na Alemanha, no Canadá, no Chile e nos Estados Unidos. A grande dificuldade que se apresenta são os recursos institucionais para se efetivar a cobrança da tarifa dos usuários, que entram no sistema viário sem estarem cadastrados para esse pagamento ou que dele se evadam.

Na parte legal, o Brasil já tem o instrumento de coerção necessário que é a infração estabelecida no mencionado art. 209 e ganhará significativo reforço com a implantação do Sistema de Identificação Automática de Veículos – SINIAV.

Ocorre no entanto, que a fiscalização dessa infração e a cobrança da multa respectiva somente pode ser feita pelos órgãos ou entidade do

Sistema Nacional de Trânsito, no qual devem estar incluídas as agências reguladoras da área de transportes, mas o prejuízo a ser ressarcido é da operadora da rodovia pedagiada.

Assim, para se prover a legislação pertinente dos instrumentos que podem viabilizar a aplicação no Brasil, em futuro próximo, de sistemas totalmente automáticos de cobrança de pedágio, é necessário possibilitar a utilização parcial da receita da multa aplicada pela evasão ao pagamento do pedágio no ressarcimento da prestadora de serviço público que é por ela diretamente prejudicada.

Sala das Sessões, em de de 2010

Deputado CARLOS ZARATTINI
PT/SP