

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2006
(Da Sra. MARIÂNGELA DUARTE e do Sr. LUIZ BASSUMA)

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os arts. 259, 261, 280, 285, 288, 289 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 259

I – gravíssima: oito pontos;

II – grave: seis pontos;

III – média: quatro pontos;

IV – leve: um ponto. (NR)”

“Art. 261.

§ 1º – Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 25 (vinte e cinco) pontos, nos termos do art. 259.

..... (NR).”

“Art. 280



4D3AD4E237

§ 4º O auto de infração será lavrado exclusivamente por agente designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via, podendo ser servidor civil, estatutário, celetista ou policial militar, e que deverá estar uniformizado e posicionado de forma ostensiva na via pública (NR).”

“**Art. 285** O recurso previsto no art. 283A será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo no prazo improrrogável de vinte dias.

§ 1º O recurso será recebido com efeito devolutivo e suspensivo.

§2º

§ 3º Se o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade de trânsito competente, de ofício ou mediante requerimento do recorrente, determinará o arquivamento do auto de infração e o cancelamento da multa aplicada.

..... (NR).”

“**Art. 288** Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de sessenta dias contados da notificação pessoal ao proprietário do veículo ou ao infrator, na forma prevista no artigo 282 desta lei.

§ 1º

§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso previsto neste artigo poderá ser interposto sem o recolhimento de seu valor (NR).”

“**Art. 289** O recurso que trata o artigo anterior será apreciado no prazo improrrogável de vinte dias:

.....

II

§ 1º No caso da alínea b do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.



§ 2º Se o recurso de que trata o art. 288 não for julgado no prazo previsto no *caput* deste artigo, a autoridade de trânsito competente, de ofício ou mediante requerimento do recorrente, determinará o arquivamento do auto de infração e o cancelamento da multa aplicada (NR).”

“**Art. 320** A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, da seguinte forma:

I - 35% (trinta e cinco por cento) na melhoria do sistema viário, na engenharia de tráfego, na sinalização de vias e na construção de ciclovias;

II - 35% (trinta e cinco por cento) na educação de trânsito e em programas de reabilitação de pessoas carentes, vítimas de acidente de trânsito;

III - 15% (quinze por cento) na fiscalização e policiamento do trânsito;

IV - 15% (quinze por cento) no fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

Parágrafo único - O percentual de quinze por cento do valor das multas, previsto no inciso IV deste artigo, deverá ser depositado mensalmente na conta de fundo nacional destinado à segurança e educação de trânsito (NR).”

Art. 2º O art. 90 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido do § 2º, renumerando-se o atual § 2º como § 3º com a seguinte redação:

“**Art. 90**.....
.....

§ 2º Quando forem utilizados na fiscalização do trânsito aparelhos eletrônicos, audiovisuais ou quaisquer outros meios tecnológicos regulamentados pelo CONTRAN, a via deverá ser adequadamente sinalizada por meio de placas educativas e de advertência, instaladas em distâncias mínimas de 100 (cem) metros dos referidos aparelhos, observando-se as exigências do § 1º do art. 80.”

§ 3º Ressalvado o disposto no parágrafo anterior, o



4D3AD4E237

CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização (NR).”

Art. 3º Os artigos 12 e 260 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar acrescidos dos seguintes dispositivos:

“Art. 12

§ 1º As decisões normativas do CONTRAN serão adotadas por meio de resoluções, aprovadas pela manifestação favorável da maioria absoluta de seus membros, em sessão regularmente convocada nos termos do Regimento Interno do órgão.

§ 2º As atribuições do CONTRAN são indelegáveis, reputando-se nulas quaisquer decisões normativas aprovadas ou praticadas individualmente por seus membros, inclusive o seu Presidente.”

Art. 260

§ 5º Os contratos ou convênios que tenham como objeto a terceirização da prestação de serviços de fiscalização ou controle do trânsito não poderão conter cláusula que vincule a remuneração destes serviços aos valores ou quantidades das multas aplicadas.”

Art. 4º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 283 A:

“Art. 283 A Da aplicação e imposição de qualquer penalidade ou multa previstas 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 suspendem a aplicação do previsto no art. 259 e não impedem o licenciamento do veículo até o trânsito em julgado da decisão administrativa.

Art. 5º - Aplicam-se as disposições desta Lei, no que couber, aos processos em curso na data de sua publicação.



4D3AD4E237

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

JUSTIFICAÇÃO

O advento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB – foi, sem dúvida, um grande avanço na legislação brasileira, transformando-se, rapidamente, no principal instrumento de controle e contenção da violência e do caos que predominavam em nossas vias públicas.

A impunidade era apontada como principal causa do excessivo número de acidentes, muitos deles fatais, e os mecanismos de fiscalização e punição representavam a esperança de um trânsito mais civilizado.

O rigor na aplicação das normas do CTB era necessário para que o novo diploma legal atingisse seus objetivos e a população rapidamente aderisse ao cumprimento de seus deveres como motoristas e pedestres responsáveis.

Ocorre que, passados alguns anos da implantação desta nova realidade, muitas distorções foram encontradas e várias brechas surgiram para que o CTB fosse indevidamente utilizado.

O presente Projeto de Lei não ambiciona reparar, individualmente, cada um dos vários e dispersos equívocos, alguns relevantes e outros de menor importância, que encontramos ao longo de todo o Código.

Na verdade busca-se combater um ponto específico, uma distorção que levou muitas de nossas autoridades de trânsito ao exagero na aplicação destas normas e que a população convencionou chamar de “indústria das multas”.

Assim, o foco desta propositura é a defesa do cidadão em alguns aspectos do CTB, onde nos defrontamos com desequilíbrios entre a atuação do Poder Público e a manutenção de princípios fundamentais de nosso Direito, tais como o da ampla defesa.

Inicialmente, normatizamos algumas das prerrogativas do CONTRAN, evitando que ocorra ausência de transparência e credibilidade em suas deliberações, através da exigência de que suas atribuições não possam ser exercidas individualmente por seus membros, mesmo que seja o seu presidente.

Em seguida, tratamos da obrigatoriedade de sinalização educativa de trânsito, quando a fiscalização e aplicação de multas é efetuada através de equipamentos tecnológicos, tais como os radares. Também foram proibidas a inclusão de cláusulas de remuneração proporcional à arrecadação de multas por estes equipamentos, nos contratos de terceirização da fiscalização do trânsito.



4D3AD4E237

Hoje, o CTB é omissivo quanto a estas questões, que eram delegadas ao CONTRAN.

Acolhemos a corrente doutrinária mais numerosa que defende a necessidade de revisão do sistema de pontuação das infrações, através de um reequilíbrio que reflita a realidade e a gravidade de cada uma das infrações de trânsito.

No atual CTB, para uma infração de alto risco à vida humana, como por exemplo o avanço de semáforo vermelho ou o excesso de velocidade em vias urbanas, são computados sete pontos. Já uma outra infração que não coloca em risco a vida humana, tal como o estacionamento regulamentado, não pode ser comparada com as infrações gravíssimas mencionadas. Três infrações leves, sem perigo à vida, não podem ser comparadas ao crime de uma infração gravíssima.

Desta forma, para estabelecer um sistema mais balanceado, foram revistos os artigos 259 e 261, aumentando a pontuação das infrações graves e gravíssimas e diminuindo a das leves, bem como estabelecendo o acúmulo de vinte e cinco pontos, no período de doze meses, para a suspensão do direito de dirigir.

O parágrafo 4º do art. 280 foi modificado para evitar as “armadilhas” que se repetem em vários municípios do país, onde o agente de trânsito atua sem uniforme e muitas vezes escondido dos motoristas. Esta prática odiosa tem por finalidade apenas arrecadar, dispensando os mais importantes princípios do CTB que são a prevenção de acidentes e a educação do motorista.

Vários dispositivos foram modificados ou incluídos na Lei com o objetivo de garantir ao cidadão o amplo direito de defesa e do contraditório. Os recursos passam a ter o efeito suspensivo, obedecendo a norma constitucional que determina a presunção de inocência do recorrente até a decisão final transitada em julgado.

Também foram impostos prazos fatais para o julgamento dos recursos, coibindo a morosidade do sistema que perturba a segurança das relações jurídicas, principalmente para os proprietários de veículos. Os recursos, hoje, levam meses e até anos para serem julgados, gerando prejuízos para o cidadão que pretende licenciar ou vender seu veículo e até resultando em aplicação indevida da suspensão do direito de dirigir.

Muitas das autoridades de trânsito investiram verdadeiras fortunas na fiscalização e controle das vias públicas, gerando a aplicação de milhares de autos de infração. Porém, o mesmo esforço não foi feito na máquina administrativa que julga os recursos, ou seja, multar é fácil, recorrer é quase impossível.



4D3AD4E237

Enquanto o julgamento não ocorre, o cidadão fica a mercê da vontade da autoridade de trânsito, sem direito a qualquer reclamação. Por este motivo estabelecemos o prazo de vinte dias para a solução dos litígios em cada esfera recursal. Se o Poder Público dispõe de investimentos suficientes para gerar tantas multas, deve, também, efetuar os investimentos necessários para atender os que discordam da aplicação delas.

No mesmo passo da preservação de direitos e da presunção de inocência do recorrente, propomos que os recursos suspendam a aplicação das penalidades e dos respectivos registros, e no caso de aplicação de multa a possibilidade da interposição do recurso sem o recolhimento do seu valor.

Finalmente, verificamos a absoluta necessidade de revisão dos parâmetros de aplicação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito. O art. 320 do CTB elenca as alternativas de aplicação desta receita, mas não estabeleceu nenhuma proporcionalidade ou prioridade entre elas.

O resultado disso percebemos em milhares de Municípios espalhados por todo o País, em especial nos médios e grandes centros urbanos. A municipalização da fiscalização do trânsito, que deveria tornar mais eficiente a aplicação do CTB, acabou se transformando numa grande e voraz máquina arrecadadora e numa fonte imoral de geração de recursos.

A própria estrutura da legislação contribuiu para isso. Vejamos que a máquina de fiscalização é mantida, exclusivamente, com o dinheiro das multas. Uma boa fiscalização faz diminuir o número de infrações, diminuindo a arrecadação. Para manter a receita investe-se mais em fiscalização e assim por diante, deixando a prevenção e a educação do trânsito, que inibem arrecadação, em segundo plano.

Assim, criou-se um moto-contínuo, um ciclo vicioso em que a máquina fiscalizadora é impulsionada a arrecadar (leia-se multar), para garantir a própria existência. Não era este o espírito do CTB, quando foi inicialmente concebido.

A finalidade da redação original adotada no art. 320 era a de destinar com exclusividade a receita das multas para atividades ligadas à melhoria das condições do trânsito, através da educação, prevenção e controle. Não era para criar um monstro fiscalizador que suga a quase totalidade dos recursos disponíveis e que precisa, como um vampiro, sugar sempre mais.

Nesta esteira, propomos a divisão proporcional da aplicação das receitas oriundas das multas, priorizando aquelas áreas mais essenciais, no espírito primordial do Código, e acrescentando novas modalidades como a melhoria do sistema viário, a implantação de ciclovias e o apoio a programas de reabilitação de pessoas carentes vítimas de acidentes de trânsito.



Por todo o exposto, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares, para a aprovação da presente proposição, por consubstanciar proposta de relevante interesse público.

Sala das Sessões,

Mariângela Duarte
Deputada Federal – PT/SP

Luiz Bassuma
Deputado Federal – PT/BA



4D3AD4E237