

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.190, DE 2019

Altera a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro", para dispor sobre transporte escolar e transporte remunerado não licenciado, revoga Lei que especifica e dá outras providências.

Autor: Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator: Deputado PAULO AZI

I - RELATÓRIO

A proposição sob análise, de autoria ilustre do Deputado Gonzaga Patriota, tem por objetivo manter a redação original do inciso XX do art. 230 e do inciso VIII do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, bem como revogar a Lei nº 13.855, de 8 de julho de 2019. Referidos incisos tratam, respectivamente, das infrações de conduzir o veículo sem portar a autorização para condução de escolares e de transitar com o veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim.

Na redação original do CTB, ainda em vigor, a infração do art. 230, XX, é grave com a penalidade de multa e apreensão do veículo. Já a infração prevista no art. 231, VIII, é de natureza média, com a penalidade de multa e a medida administrativa de retenção do veículo.

Ocorre que a Lei nº 13.855, de 2019, que já entrou em vigor, após período de vacância de noventa dias, prevê severo agravamento nas penalidades descritas. A infração do art. 230, XX, passa a ser gravíssima com a penalidade de multa (cinco vezes) e medida administrativa de remoção do veículo; a infração do art. 231, VIII, passa a ser gravíssima, com a penalidade de multa e medida administrativa de remoção do veículo.

Na justificação da proposta, o autor argumenta que com a implementação das alterações no CTB advindas da Lei nº 13.855, de 2019, abre-se maior facilidade para que determinados órgãos de trânsito do País ampliem suas fábricas de multas, inviabilizando serviços importantes de transporte alternativo.

Apensado à proposição principal temos o Projeto de Lei nº 5.165, de 2019, de autoria do Deputado Carlos Veras e outros. Referida proposição tenciona alterar a cláusula de vigência da Lei nº 13.855, de 2019, que passaria a entrar em vigor somente um ano após sua publicação.

Entendem os autores que o prazo estabelecido para a *vacatio legis* da Lei nº 13.855, de 2019, de noventa dias, foi exíguo para penalidades tão gravosas, sendo insuficiente para que os profissionais motoristas se conscientizem quanto à nova realidade infracional e para que os agentes de trânsito promovam as necessárias atividades de educação e conscientização sobre o tema.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição deverá ser encaminhada para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto que ora analisamos tenciona manter as penalidades que ainda vigoram no CTB para as seguintes infrações: 1) conduzir o veículo sem portar a autorização para condução de escolares; e 2) transitar com o veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for

licenciado para esse fim. Referidas infrações passaram a ser, contudo, substancialmente agravadas a partir de 6 de outubro último, quando entrou em vigor a Lei nº 13.855, de 8 de julho de 2019.

Com as alterações que entram em vigor com a citada Lei, o transporte de escolares sem autorização passa de infração grave para gravíssima, com fator multiplicador cinco. Dessa forma, a multa passa dos atuais R\$ 195,23 para R\$ 1.467,35, além de o veículo ser removido ao depósito e o condutor ter registrados sete pontos em seu prontuário.

Do mesmo modo, o transporte remunerado de pessoas ou bens, sem licença, passa de infração média para gravíssima e inclui a remoção do veículo ao depósito, além dos sete pontos no prontuário do condutor.

Concordamos com o autor do projeto no que diz respeito à total **desproporcionalidade das novas penalidades** previstas nas alterações do CTB trazidas na Lei nº 13.855, de 2019, **que passarão a punir condutas não tão graves de forma absurdamente mais pesada do que são apenas outras práticas de muito maior potencial ofensivo à segurança do trânsito.**

Certamente, o aumento abusivo das multas que está por vir somente pode encontrar justificativa na **sanha arrecadatória** de diversos órgãos de trânsito pelo País afora, notadamente diante das frequentes denúncias de verdadeiras fábricas de multas operando às custas do bolso do cidadão.

Vejamos bem que as condutas que serão punidas com multas astronômicas, alta pontuação na carteira e remoção dos veículos ao depósito são, na verdade, situações em que, na esmagadora maioria, pessoas trabalhadoras estão tentando ganhar seu pão de cada dia, prestando importantes serviços de transporte alternativo a outros cidadãos que dele necessitam.

Para se ter **uma ideia da discrepância, a multa por atropelar alguém e deixar de prestar socorro a vítima é de R\$ 1.467,35; a multa por transpor um bloqueio policial e evadir-se do local é de R\$ 293,47; dirigir ameaçando pedestre que estejam atravessando a via pública é de R\$**

293,47; dirigir sem habilitação é de R\$ 880,41. O transporte alternativo não tem como ser mais grave do que isso.

Além disso, O transporte alternativo tem **impactos diretos sobre a economia**, principalmente no interior. Inúmeras cidades dependem dele, pois, na maioria das vezes, a frota local e regular não atende quem precisam sair de uma cidade para outra, de uma cidade a um distrito, ou uma capital.

Segundo pesquisa do IBGE “Ligações Rodovias e Hidrovias”, editada em 2016, para falar desses impactos. **“O Nordeste é a região do país que mais concentra e que tem maior número de linhas de transporte sem cadastro.** A partir disso temos uma dimensão de como esta lei pode impactar cidades da região, especialmente as mais afastadas dos centros”. Na Bahia, existem distritos na zona rural localizados há mais de 100 quilômetros da sede do município. Isso não pode ser ignorado.

O que se observa, contudo, é que os Estados apresentam uma frequência muito baixa de liberações de autorizações para concessão de novas linhas de transporte público, o que leva, em função da demanda, o aumento desses transportes alternativos sem a devida habilitação.

Que fique claro, **não concordamos que a prestação desses serviços de transporte alternativo ocorra sem a devida licença do órgão competente.** O projeto sob análise também não libera qualquer tipo de transporte sem a autorização devida, apenas busca restaurar as punições previstas no texto original do CTB, bem mais razoáveis que as punições descabidas previstas na Lei nº 13.855, de 2019, que concordamos em revogar.

Por causa disso, quanto ao projeto apensado, embora concordemos plenamente com seu conteúdo, que busca aumentar para um ano o período de vacância da Lei nº 13.855, de 2019, período em que poderiam ser melhor discutidas as novas penalidades e sua real necessidade, entendemos que sua proposta perde a oportunidade caso aprovemos o PL principal, o qual retorna a redação do CTB, em definitivo, ao estágio anterior à Lei nº 13.855, de 2019.

Por todo o exposto, por uma questão de proporcionalidade e de adequada gradação das punições estabelecidas no Código de Trânsito, votamos pela **APROVAÇÃO**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.190, de 2019, e pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.165, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado PAULO AZI
Relator