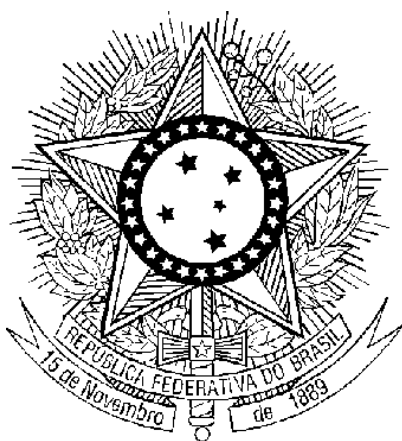


AVULSO NÃO  
PUBLICADO.  
REJEIÇÃO NA ÚNICA  
COMISSÃO DE  
MÉRITO



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 6.508-A, DE 2009**

**(Do Sr. Júlio Delgado)**

Inclui o art. 94-B à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para conferir ao Contran competência para disciplinar a realização de bloqueios, conforme as diretrizes que estabelece; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MILTON MONTI).

**DESPACHO:**  
ÀS COMISSÕES DE:  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIACÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### **S U M Á R I O**

- I – Projeto inicial
- II – Na Comissão de Viação e Transportes:
  - parecer do relator
  - parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o art. 94-B conferindo ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a competência para disciplinar a realização de bloqueios, conforme as diretrizes que estabelece.

Art. 2º Inclua-se o art. 94-B na lei n. 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), com a seguinte redação:

“Art. 94-B. O Contran disciplinará a realização de ponto de bloqueio ou de controle viário pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e órgãos e entidades executivos rodoviários, atendidas as seguintes diretrizes:

I – estabelecimento de parâmetros para objetivo, horário, localização, duração e recursos humanos e materiais mínimos necessários;

II – critérios para o provimento de segurança e proteção das pessoas e bens na área de bloqueio ou controle;

III – condições de sinalização e iluminação do local, identificação e ostensividade dos executores;

IV – requisitos e métodos para seleção, abordagem, busca pessoal e veicular;

V – conduta adequada nos casos de fuga, evasão, acompanhamento e perseguição;

VI – adoção da doutrina do uso progressivo da força, privilegiando o emprego de armas menos letais;

VII – circunstâncias em que serão exigidos:

a) prévia ordem escrita da autoridade competente;

b) equipes, equipamentos e viaturas de socorro;

c) registro da operação por fotografia, filmagem ou videovigilância;

VIII – exceções aplicáveis em situações de urgência ou emergência;

IX – forma de implantação e funcionamento dos pontos permanentes de controle de trânsito.

Parágrafo único. O não atendimento à norma complementar do Contran configurará o crime de prevaricação previsto nos diplomas penais, sem prejuízo da responsabilidade civil e administrativa.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição pretende recuperar a intenção do PL n. 1721/2003, de autoria do Deputado Silas Brasileiro, o qual pretendia dispor “sobre a identificação de barreiras policiais”, estabelecendo “critérios para a realização de ‘blitz’ policial”. Referida proposição foi arquivada em 31/1/2007, por término de legislatura, depois de aprovado substitutivo apresentado na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO), não tendo sido desarquivada.

É sabido que são vários os objetivos que levam à montagem e execução de um ponto de bloqueio viário, podendo-se citar: ostensividade do policiamento preventivo, aumentando a sensação de segurança em um determinado local ou horário; abordagem de veículo específico com criminosos ou suspeitos que pode passar por aquele local; controle de entrada de drogas, armas e contrabando em determinada cidade; verificação dos equipamentos obrigatórios e documentação de veículos; controle da sobriedade dos condutores em rotas de saídas de bares e boates; campanhas educativas para motoristas; emprego do efetivo na hipótese de escassez de viaturas para o patrulhamento motorizado; operação presença, para influir positivamente na mídia e na opinião pública.

Há casos, porém, em que referidas barreiras são montadas sem o devido planejamento, sem os recursos humanos e materiais mínimos necessários, sem as condições de segurança para os executores e pessoas abordadas e outras variáveis como local e horário, que podem, ao invés de influir positivamente no ânimo dos cidadãos, levá-los a desacreditar do órgão que tenha promovido o bloqueio.

Citam-se bloqueios executados por equipes sem um comandante responsável, cujos resultados não raro levaram a tragédias. Sintomático é o caso da engenheira Patrícia Franco, relatado pela revista Época. Desaparecida em circunstâncias ainda não esclarecidas, seu veículo foi localizado próximo a uma lagoa na Barra da Tijuca. “Na madrugada do dia 14 de junho de 2008, Patrícia saiu de uma casa de shows no Morro da Urca. Não voltou para casa. O corpo jamais apareceu. Patrícia, uma loira bonita e sorridente de 24 anos, estava no auge da felicidade. Acabara de ser contratada como engenheira de produção pela multinacional Esso, empresa em que estagiava. Tinha comprado seu primeiro carro, um Fiat Palio. Fazia planos de morar e trabalhar nos Estados Unidos e de se casar com Gustavo Mizrahi, de 30 anos, com quem namorava havia sete anos”. O caso suscitou o surgimento de um movimento, com divulgação pela internet ([www.cadepatricia.com.br](http://www.cadepatricia.com.br)) e até por estádios de futebol. “Cadê Patrícia?” Essa pergunta, que virou até coro da torcida no Maracanã, completou mais de um ano sem resposta. Ainda segundo a revista, o pai da jovem desaparecida acusa a PM de boicotar a apuração, pois, segundo ele, a “polícia teria informações de que o carro de Patrícia foi alvejado por não parar numa falsa blitz, que nem sequer tinha autorização do comando da PM. Às 5h20, Patrícia fora multada por um radar em Ipanema. Ela estava a 80 quilômetros por hora, 10 acima do limite. Poucos minutos depois, em São Conrado, ela teria se recusado a parar no bloqueio policial. A informação de que o carro havia escapado da blitz chegou a policiais que estavam na Barra da Tijuca, bairro em que ela morava. Na versão que o pai de Patrícia sustenta, os assassinos atiraram assim que viram o carro da engenheira. ‘Eles já estavam esperando por ela e atiraram. O carro tinha marca de tiros e os policiais

disseram não ter ouvido tiros', disse. A primeira perícia feita no carro de Patrícia não constatou sequer os tiros que perfuraram o capô e o motor. Os buracos das balas só foram encontrados depois que o irmão de Patrícia os viu, já no pátio da delegacia. Uma nova perícia foi feita e finalmente as balas foram encontradas. Eram 380 e .40, os mesmos calibres de armas usadas por policiais. A nova perícia foi enviada do Instituto de Criminalística para a polícia pelo correio. Os peritos que acharam as balas deram queixa contra policiais do Batalhão do Recreio dos Bandeirantes, que os teriam ameaçado de morte. O inquérito já passou por três delegacias. A primeira foi a da Barra. Depois que a polícia levantou a possibilidade de Patrícia ter sido sequestrada – apesar de a família jamais ter recebido qualquer pedido de recompensa –, a investigação passou para a Delegacia Anti-Sequestro. Hoje, as 400 páginas do inquérito estão na Delegacia de Homicídios. Há duas semanas, quase um ano após o inquérito ser instaurado, foi feita a reconstituição do crime. Dois policiais estão sendo investigados. O secretário de Segurança do Rio, José Mariano Beltrame, diz que o caso é “uma questão de honra” para ele. Beltrame afirma que nas próximas semanas a polícia terá novidades sobre os criminosos e que vai prender os culpados. Ele nega que o fato de os suspeitos serem policiais esteja atrasando a investigação”.

Há relatos de barreiras policiais montadas sem o conhecimento das autoridades competentes e contra o interesse público, onde subalternos se dedicam à prática odiosa da extorsão e da intimidação aos cidadãos, em total desvio de finalidade da operação e desvio de função dos servidores que se dedicam a atividade não programada. Tais práticas, não incomuns no interior do país, foi o que inspirou o projeto já arquivado, no sentido de coibir a extrapolação do dever funcional de alguns maus servidores, ao interromper missões de ronda para, na comodidade de uma blitz improvisada, achar motoristas desavisados. Ao lado desse objetivo, há outro, ainda mais urgente, que é o estabelecimento de um aparato mínimo para os bloqueios, a fim de dificultar o emprego simulado desse recurso por assaltantes e seqüestradores.

A legislação de outros países admite e regula a atividade de bloqueio viário de uma forma ainda não positivada no Brasil, o que cria um vácuo legislativo a propiciar situações indesejáveis de risco tanto aos executores quanto aos cidadãos, conforme a notícia mencionada. Assim, Estados Unidos, Canadá, França, dentre outros, possuem sua legislação própria a respeito. Nos Estados Unidos, por exemplo, é comum a existência de tais postos montados pelos oficiais da Patrulha da Fronteira, no intuito de coibir a imigração ilegal, bem como a entrada de drogas, principalmente. Outro tipo comum são os postos de sobriedade (*sobriety checkpoints*), fortemente promovidos pela entidade *Mothers Against Drunk Driving* (MADD), que rejeita aqueles que questionam o uso de controles de sobriedade, afirmando que “os adversários de postos de sobriedade tendem a ser aqueles que bebem e conduzem freqüentemente e estão preocupados em serem capturados”. Salvo situações de emergência, antes que a polícia tenha permissão para criar uma barreira é obrigada a elaborar orientações escritas para que os agentes que a executem não violem os direitos dos motoristas, por exemplo, mandar pará-los por causa de sua raça ou etnia. O Reino Unido editou uma norma minuciosa a respeito, o *Road Traffic Act*, de 1988.

A Jurisprudência pátria acata a necessidade de regulação da atividade, conforme se depreende da decisão prolatada no julgamento do habeas corpus HC/89511 (RR), Relator Ministro Carlos Britto.

Não é conveniente, porém, regular por meio de lei ordinária uma atividade que varia por todo o país, conforme as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais, condições referidas pelo próprio art. 2º da Lei n. 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Qualquer padronização, portanto, há de ser feita pelo órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito, que é o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), podendo se dar após exaustivo debate em suas câmaras temáticas, em que sejam analisadas todas as variáveis que possam interferir na execução da atividade.

Os parâmetros a serem definidos não devem, contudo, limitar o poder discricionário além do razoável, sob pena de manietar mais uma ferramenta eficiente dos órgãos executores para obter o nível de segurança no trânsito proposto pelo próprio Código e pela Política Nacional de Trânsito.

A necessidade do estabelecimento desses parâmetros, entretanto, está em consonância com a liberdade dos indivíduos, uma vez que a parada e detenção de um cidadão é um assunto sério que exige particularizado planejamento e orientação e cumprimento estrito depois.

Eis porque propusemos, em vez de editar nova lei, alterar a lei de regência, integrando o assunto na norma específica sobre a matéria, mediante inclusão do art. 94-B, no apropriado Capítulo VIII, que trata da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito.

Diante do exposto é que estimulamos os nobres pares a aprovarem a presente proposta, como forma de aprimorar, ainda que pontualmente, o Sistema Nacional de Trânsito, ao dotar seus órgãos de mais um mecanismo de valorização de seus integrantes e de respeito ao usuário.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 2009.

Deputado JÚLIO DELGADO

<p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
--

**LEI Nº 10.836, DE 9 DE JANEIRO DE 2004**

Cria o Programa Bolsa Família, altera a Lei nº 10.689, de 13 de junho de 2003, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 2º Constituem benefícios financeiros do Programa, observado o disposto em regulamento:

I - o benefício básico, destinado a unidades familiares que se encontrem em situação de extrema pobreza;

II - o benefício variável, destinado a unidades familiares que se encontrem em situação de pobreza e extrema pobreza e que tenham em sua composição gestantes, nutrizes, crianças entre 0 (zero) e 12 (doze) anos ou adolescentes até 15 (quinze) anos, sendo pago até o limite de 3 (três) benefícios por família; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

III - o benefício variável, vinculado ao adolescente, destinado a unidades familiares que se encontrem em situação de pobreza ou extrema pobreza e que tenham em sua composição adolescentes com idade entre 16 (dezesseis) e 17 (dezesete) anos, sendo pago até o limite de 2 (dois) benefícios por família. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

§ 1º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - família, a unidade nuclear, eventualmente ampliada por outros indivíduos que com ela possuam laços de parentesco ou de afinidade, que forme um grupo doméstico, vivendo sob o mesmo teto e que se mantém pela contribuição de seus membros;

II - nutriz, a mãe que esteja amamentando seu filho com até 6 (seis) meses de idade para o qual o leite materno seja o principal alimento;

III - renda familiar mensal, a soma dos rendimentos brutos auferidos mensalmente pela totalidade dos membros da família, excluindo-se os rendimentos concedidos por programas oficiais de transferência de renda, nos termos do regulamento.

§ 2º O valor do benefício básico será de R\$ 58,00 (cinquenta e oito reais) por mês, concedido a famílias com renda familiar mensal per capita de até R\$ 60,00 (sessenta reais). [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

§ 3º Serão concedidos a famílias com renda familiar mensal per capita de até R\$ 120,00 (cento e vinte reais), dependendo de sua composição: [\(“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

I - o benefício variável no valor de R\$ 18,00 (dezoito reais); e [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

II - o benefício variável, vinculado ao adolescente, no valor de R\$ 30,00 (trinta reais). [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

§ 4º Os benefícios financeiros previstos nos incisos I, II e III do *caput* deste artigo poderão ser pagos cumulativamente às famílias beneficiárias, observados os limites fixados nos citados incisos II e III. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

§ 5º A família cuja renda familiar mensal per capita esteja compreendida entre os valores estabelecidos no § 2º e no § 3º deste artigo receberá exclusivamente os benefícios a que se referem os incisos II e III do *caput* deste artigo, respeitados os limites fixados nesses incisos. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

§ 6º Os valores dos benefícios e os valores referenciais para caracterização de situação de pobreza ou extrema pobreza de que tratam os §§ 2º e 3º poderão ser majorados pelo Poder Executivo, em razão da dinâmica socioeconômica do País e de estudos técnicos sobre o tema, atendido o disposto no parágrafo único do art. 6º.

§ 7º Os atuais beneficiários dos programas a que se refere o parágrafo único do art. 1º, à medida que passarem a receber os benefícios do Programa Bolsa Família, deixarão de receber os benefícios daqueles programas.

§ 8º Considera-se benefício variável de caráter extraordinário a parcela do valor dos benefícios em manutenção das famílias beneficiárias dos Programas Bolsa Escola, Bolsa Alimentação, PNAA e Auxílio-Gás que, na data de ingresso dessas famílias no Programa Bolsa Família, exceda o limite máximo fixado neste artigo.

§ 9º O benefício a que se refere o § 8º será mantido até a cessação das condições de elegibilidade de cada um dos beneficiários que lhe deram origem.

§ 10. O Conselho Gestor Interministerial do Programa Bolsa Família poderá excepcionalizar o cumprimento dos critérios de que trata o § 2º, nos casos de calamidade pública ou de situação de emergência reconhecidos pelo Governo Federal, para fins de concessão do benefício básico em caráter temporário, respeitados os limites orçamentários e financeiros.

§ 11. Os benefícios a que se referem os incisos I, II e III do *caput* deste artigo serão pagos, mensalmente, por meio de cartão magnético bancário fornecido pela Caixa Econômica Federal, com a respectiva identificação do responsável, mediante o Número de Identificação Social - NIS, de uso do Governo Federal. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

§ 12. Os benefícios poderão ser pagos por meio das seguintes modalidades de contas, nos termos de resoluções adotadas pelo Banco Central do Brasil: [\(“Caput” do parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

I - contas-correntes de depósito à vista; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

II - contas especiais de depósito à vista; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

III - contas contábeis; e [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

IV - outras espécies de contas que venham a ser criadas. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

§ 13. No caso de créditos de benefícios disponibilizados indevidamente ou com prescrição do prazo de movimentação definido em regulamento, os créditos reverterão automaticamente ao Programa Bolsa Família.

§ 14. O pagamento dos benefícios previstos nesta Lei será feito preferencialmente à mulher, na forma do regulamento.

Art. 3º A concessão dos benefícios dependerá do cumprimento, no que couber, de condicionalidades relativas ao exame pré-natal, ao acompanhamento nutricional, ao acompanhamento de saúde, à frequência escolar de 85% (oitenta e cinco por cento) em estabelecimento de ensino regular, sem prejuízo de outras previstas em regulamento.

Parágrafo único. O acompanhamento da frequência escolar relacionada ao benefício previsto no inciso III do *caput* do art. 2º desta Lei considerará 75% (setenta e cinco por cento) de frequência, em conformidade com o previsto no inciso VI do *caput* do art. 24 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 11.692, de 10/6/2008\)](#)

Art. 4º Fica criado, como órgão de assessoramento imediato do Presidente da República, o Conselho Gestor Interministerial do Programa Bolsa Família, com a finalidade de formular e integrar políticas públicas, definir diretrizes, normas e procedimentos sobre o desenvolvimento e implementação do Programa Bolsa Família, bem como apoiar iniciativas para instituição de políticas públicas sociais visando promover a emancipação das famílias

beneficiadas pelo Programa nas esferas federal, estadual, do Distrito Federal e municipal, tendo as competências, composição e funcionamento estabelecidos em ato do Poder Executivo.

.....

.....

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe acrescenta o art. 94-B ao Código de Trânsito Brasileiro, em capítulo VIII Da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito, pelo qual determina que o CONTRAN disciplinará a realização do ponto de bloqueio ou de controle viário pelos órgãos e entidades executivos rodoviários, conforme as diretrizes que especifica.

O autor do projeto argumenta que a necessidade de tal disciplinamento está em consonância com a liberdade individual, uma vez que a parada e detenção de um cidadão é uma ação séria que antes de efetuada exige particularizado planejamento e orientação, para que seus efeitos possam ser estritamente cumpridos depois.

Lembra que a jurisprudência pátria acata a necessidade de regulação da atividade, conforme se depreende da decisão prolatada no julgamento do *Habeas Corpus* HC/89511 (RR) do Relator ministro Carlos Britto.

Esclarece que os parâmetros a serem definidos não devem, contudo, limitar o poder discricionário além do razoável, sob pena de manietar mais uma ferramenta eficiente dos órgãos executores para obter o nível de segurança proposta pelo próprio Código de Trânsito Brasileiro.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

### **II - VOTO DO RELATOR**

A iniciativa em pauta tem semelhante teor ao de um dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro, o art. 92, que foi vetado pela Presidência da República. Tal veto foi mantido pela Câmara dos Deputados.

Esse referido dispositivo dispunha:

“Art. 92. O CONTRAN estabelecerá padrões para a operação, a fiscalização e o policiamento ostensivo de trânsito de veículos e de pedestres, de acordo com a população e as frotas registradas.

§ 1º A padronização a que se refere este artigo objetiva quantificar e qualificar homens e equipamentos, considerando o número de veículos e pedestres.

§ 2º Os critérios a serem considerados, para elaboração dos agentes fiscalizadores, obedecerão às normas do CONTRAN.”

As razões do veto presidencial a este artigo foram as seguintes:



“Este artigo e seus parágrafos outorgam ao CONTRAN um complexo de poderes incompatível com o modelo federativo, podendo gerar sérias dificuldades de aplicação para as unidades federadas, com grave risco para a própria legislação de trânsito.”

Não podemos minimizar o valor de tais razões.

O projeto em apreciação, por sua vez, a nosso ver ainda extrapola em sua formulação ao limitar diretrizes que deveriam ser obedecidas pelo CONTRAN na abordagem da matéria. Essa orientação, destinada a um órgão normativo e regulador, nos parece equivocada. Além disso, em certos aspectos excede em detalhes cuja aplicação é discutível, se considerarmos as diferenças existentes entre as unidades federadas.

Essas operações de fiscalização devem obedecer às normas dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e dos Municípios, dos órgãos e entidades executivos rodoviários dos Estados e das Polícias Militares dos Estados, no âmbito de suas respectivas circunscrições. A fiscalização federal deve obedecer às normas do órgão executivo rodoviário da União e à Polícia Rodoviária Federal.

Diante desses aspectos, somos pela rejeição do PL nº 6.508, de 2009.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 2012.

**Deputado MILTON MONTI**

Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.508/2009, nos termos do parecer do relator, Deputado Milton Monti.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Alexandre Santos e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Alberto Mourão, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, José de Filippi, Jose Stédile, Laurez Moreira, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Marinha Raupp, Milton Monti, Renzo Braz, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Arolde de Oliveira, Carlos Alberto Leréia, Francisco Floriano, Giroto, Ricardo Izar e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2012.

**Deputado WASHINGTON REIS**

Presidente

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------