

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 429, DE 2011

Altera a redação dos arts. 115, 280 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre placas de identificação dos veículos, aparelhos eletrônicos medidores de velocidade e aplicação dos recursos arrecadados com multas de trânsito.

Autora: Deputada Gorete Pereira

Relator: Deputado Ricardo Izar

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria da nobre Deputada Gorete Pereira, promove alteração em três artigos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. A primeira alteração dá nova redação ao §1º do art. 115, para permitir que a placa de identificação do veículo possa ser reutilizada quando houver sido dada a baixa do veículo que dela fez uso. A segunda acrescenta o §5º ao art. 280, para determinar que, no máximo, 50% do total de radares utilizados na fiscalização de trânsito em áreas urbanas sejam fixos, devendo os demais serem operados por agentes da autoridade de trânsito. A terceira modifica o art. 320, para determinar que 7% da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito sejam aplicados em programas do Sistema Único de Saúde.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em exame, de autoria da nobre Deputada Gorete Pereira, promove três importantes modificações no texto do Código de Trânsito Brasileiro. Define que a placa de identificação do veículo pertence ao proprietário e, dessa forma, permite a sua reutilização quando for dada a baixa do veículo que dela fez uso; determina que, no máximo, 50% dos radares utilizados em áreas urbanas sejam do tipo fixo; e, por fim, estabelece que 7% da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito sejam aplicados em programas do Sistema Único de Saúde – SUS.

Com relação à vinculação da placa de identificação ao proprietário e não ao veículo, entendemos ser uma medida injustificada. Após várias décadas trabalhando de forma isolada, nos últimos anos o Governo Federal investiu pesadamente para que os cadastros estaduais de trânsito fossem todos congregados em um único sistema que reúne toda a frota de veículos brasileira, dando origem ao Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM. Trata-se de um grande banco de dados que registra toda a vida do veículo, desde sua origem (quando o fabricante ou importador registra seus dados originais), passando pelo emplacamento, troca de propriedade, mudança de estado, alterações de características, até o seu sucateamento (quando o veículo sai de circulação).

A lógica de funcionamento do sistema está toda baseada no veículo, ao qual se vincula a placa de identificação. Modificá-la agora, atrelando a placa ao proprietário, geraria um enorme custo para a União, ainda que não se possa enxergar com clareza eventuais benefícios dessa mudança para a grande maioria dos cidadãos. Por esse motivo, entendemos desarrazoada a pretensão de vincular a placa de identificação ao proprietário e não ao veículo.

Também não podemos concordar com a imposição do limite de 50% da quantidade de radares do tipo fixo, nas vias urbanas. Não obstante o rigor da nossa legislação de trânsito, o número de acidentes de trânsito no Brasil ainda é muito alto, com milhares de mortos e feridos todos os anos. Estamos certos de que, embora não sejam perfeitos, os equipamentos de fiscalização eletrônica do tipo fixo, como “pardais” e barreiras eletrônicas, tem tido papel decisivo na reversão desse trágico cenário, principalmente no meio urbano.

É preciso lembrar que o Código de Trânsito Brasileiro encarrega a União, os Estados e os Municípios de fiscalizarem o cumprimento dos limites de velocidade nas vias sob as suas respectivas jurisdições. Dessa forma, ao estipular o percentual máximo de radares fixos possíveis de ser instalados, a União passa a interferir na forma como cada ente federado realiza a fiscalização de trânsito. Essa intromissão parece inadequada, pois em um País com dimensões continentais como o nosso, com realidades urbanas tão diversas, o percentual de 50% pode bem se adequar a algumas cidades e a outras não. Em nosso entender, o ente com responsabilidade de administrar determinada via é que reúne as melhores condições para avaliar qual o tipo de aparelho fiscalizatório pode trazer maior benefício para o trânsito naquela localidade.

Somos contrários, ainda, à alteração proposta para o art. 320, com o objetivo de destinar 7% dos recursos da receita arrecadada com multas de trânsito aos programas do SUS. Atualmente, esses recursos são considerados insuficientes para o desenvolvimento de ações diretamente relacionadas com a ampla e difícil tarefa de tornar o trânsito mais seguro. Nesse sentido, ao contrário do que se pensa, a dispersão dos recursos oriundos das multas de trânsito poderia acarretar resultados negativos, pois impediria a instituição de programas mais abrangentes e com efeitos perenes.

Por fim, é preciso lembrar que neste ano foi publicada a Lei Complementar nº 141/12, que regulamenta a Emenda Constitucional nº 29 e estabelece os percentuais mínimos do montante arrecadado que a União, os Estados e os Municípios deverão investir na área de saúde, garantindo, assim, mais recursos para serem investidos em saúde pública.

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 429, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado RICARDO IZAR
Relator