



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.671-A, DE 2006

(Dos Srs. Mariângela Duarte e Luiz Bassuma)

Altera os artigos 12, 90, 259, 260, 261, 280, 285, 288, 289 e 320 e acrescenta o artigo 283-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição do de nº 5.986/13, apensado (relator: DEP. HUGO LEAL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: 5.986/13

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

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
.....

§ 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 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.

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 deparamos 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. 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.

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, em 14 de Dezembro de 2006.

Mariângela Duarte
Deputada Federal – PT/SP

Luiz Bassuma
Deputado Federal – PT/BA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

.....

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

SEÇÃO II

DA COMPOSIÇÃO E DA COMPETÊNCIA DO SISTEMAS NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

III - (VETADO)

IV - criar Câmaras Temáticas;

V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo;

IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;

XIII- avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e

XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal.

Art. 13. As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado.

§ 1º Cada Câmara é constituída por especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, ou do Distrito Federal e dos Municípios, em igual número, pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, além de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito, todos indicados segundo regimento específico definido pelo CONTRAN e designados pelo ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os segmentos da sociedade, relacionados no parágrafo anterior, serão representados por pessoa jurídica e devem atender aos requisitos estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 3º Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos respectivos membros.

§ 4º (VETADO)

I - (VETADO);

II - (VETADO);

III - (VETADO);

IV - (VETADO).

.....

CAPÍTULO VII DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

Art. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito

.....

Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

CAPÍTULO VIII DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

.....

CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

.....

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

- I - gravíssima - sete pontos;
- II - grave, cinco pontos;
- III - média - quatro pontos;
- IV - leve - três pontos.
- § 1º (VETADO)
- § 2º (VETADO)

Art. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

§ 3º (Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998, em vigor desde a publicação).

§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 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 a contagem de vinte pontos, prevista no art. 259.

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN.

§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual.

§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.

§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria.

.....

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

SEÇÃO I DA AUTUAÇÃO

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I - tipificação da infração;
- II - local, data e hora do cometimento da infração;
- III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;
- V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

** A Resolução CONTRAN nº 171, de 17/03/2005.*

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

SEÇÃO II DO JULGAMENTO DAS AUTUAÇÕES E PENALIDADES

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação.

** Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998.*

Art. 282. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil, que assegure a ciência da imposição da penalidade.

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo será considerada válida para todos os efeitos.

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade.

** § 4º acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998 .*

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor.

** § 5º acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998 .*

Art. 283. (VETADO)

Art. 284. O pagamento da multa poderá ser efetuado até a data do vencimento expressa na notificação, por oitenta por cento do seu valor.

Parágrafo único. Não ocorrendo o pagamento da multa no prazo estabelecido, seu valor será atualizado à data do pagamento, pelo mesmo número de UFIR fixado no art. 258.

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 286. O recurso contra a imposição de multa poderá ser interposto no prazo legal, sem o recolhimento do seu valor.

§ 1º No caso de não provimento do recurso, aplicar-se-á o estabelecido no parágrafo único do art. 284.

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais.

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor.

Art. 289. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

I - tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:

a) em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;

b) nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador-Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

II - tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRANDIFE, respectivamente.

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

Art. 290. A apreciação do recurso previsto no art. 288 encerra a instância administrativa de julgamento de infrações e penalidades.

Parágrafo único. Esgotados os recursos, as penalidades aplicadas nos termos deste Código serão cadastradas no RENACH.

CAPÍTULO XX DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

Art. 321. (VETADO)

PROJETO DE LEI N.º 5.986, DE 2013

(Do Sr. Dr. Grilo)

Modifica o parágrafo 2º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-7671/2006.

ESCLAREÇO, POR OPORTUNO, QUE, COM O DEFERIMENTO DO REQ Nº 3654/2011, QUE DESAPENSOU O PL 2789/2008 E SEUS APENSADOS, ENTRE OS QUAIS, O PL 4862/2008, DE AUTORIA DA CLP, DO PL Nº 7671/2006, ESTE PROJETO PASSOU A TRAMITAR EM REGIME ORDINÁRIO E SUJEITO À APRECIÇÃO CONCLUSIVA DAS COMISSÕES, CONFORME ART. 24, II, DO RICD, CABENDO À CCJC APRECIAR A MATÉRIA SOMENTE QUANTO AOS ASPECTOS DE CONSTITUCIONALIDADE E JURIDICIDADE, NOS TERMOS DO ART. 54, I, DO REGIMENTO.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º. O parágrafo 2º do artigo 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.280.....

.....

§ 2.º § 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico, devidamente indicado por sinal luminoso, ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.. (NR).”

Art. 2.º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O aparelho eletrônico, também conhecido popularmente como “pardais”, cuja existência está prevista no Código de Trânsito Brasileiro, tem contribuído para reduzir o número de atropelamentos e acidentes no trânsito. Assim, ele tem cumprido não só o papel de salvar vidas, mas também o de reduzir os gastos públicos na área da saúde.

Apesar disso, durante a noite, ocorrem ainda muitos atropelamentos e acidentes em ruas mal iluminadas. Naturalmente alguns fatores contribuem para que o tráfego nessas ruas se tornem mais perigosos, como a redução da capacidade das pessoas de enxergar em até 30% em condições de pouca luminosidade, e a perda de noção de distância e profundidade para os que têm miopia, astigmatismo, hipermetropia, catarata e glaucoma.

Segundo o especialista do Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi) e coordenador da pesquisa “Ver e ser visto”, José Antônio Oca, um carro a 60km/h precisa deslocar-se 43m antes de parar completamente ou reduzir sua velocidade. Se a velocidade for de 80km/h, a distância sobe para 65m. Isso levando-se em conta um motorista descansado, com boa visão, pneus e freios em excelente estado, pista plana e seca. Logo, de noite, quando se tem naturalmente uma redução na capacidade da visão, uma sinalização luminosa indicando a existência de um “pardal” e uma iluminação adequada nesses locais tornam-se essenciais para que os condutores de veículos enxerguem os pedestres e outros veículos a uma distância suficiente para diminuir a velocidade do carro de forma a evitar um acidente.

Vale mencionar um levantamento do Detran divulgado no início do ano passado pelo Correio Braziliense, apontando que 45% dos acidentes com morte entre janeiro e setembro de 2006 ocorreram das 18h às 23h, sendo que os ciclistas e os pedestres foram as principais vítimas. Apesar de esses dados serem de Brasília, pode-se imaginar que, em outras cidades, a tendência também seja a mesma em locais de pouca iluminação.

Contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 17 de julho de 2013.

Deputado Dr. Grilo
PSL / MG

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

**CAPÍTULO XVIII
DO PROCESSO ADMINISTRATIVO**

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_6748
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-7671-A/2006

Seção I Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I - tipificação da infração;
- II - local, data e hora do cometimento da infração;
- III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;
- V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

- I - se considerado inconsistente ou irregular;
- II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)](#)

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem ao exame de mérito desta Comissão o Projeto de Lei nº 7.671, de 2006, e seu apenso o PL nº 5.986, de 2013.

O projeto de lei principal, de autoria dos nobres Deputados Mariângela Duarte e Luiz Bassuma, pretende alterar os artigos 12, 90, 259, 260, 261, 280, 285, 288, 289 e 320 e acrescentar o art. 283-A ao Código de Trânsito Brasileiro, conforme detalhamos a seguir.

Esse PL altera a pontuação das infrações de trânsito, aumentando a quantidade de pontos para infrações graves e gravíssimas e diminuindo para infrações leves. Altera, também, de vinte para vinte e cinco, o somatório de pontos necessários para que o condutor tenha suspenso o direito de dirigir. Em seguida, estabelece que o auto de infração de trânsito só poderá ser lavrado por agente de trânsito uniformizado e posicionado de forma ostensiva na via pública.

Prevê, também, que a qualquer multa de trânsito caberá recurso administrativo, com efeito suspensivo. Esse recurso deverá ser julgado pelas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI – no prazo improrrogável de vinte dias, o qual, se não for cumprido, determinará o arquivamento do auto de infração e o cancelamento da multa aplicada. Das decisões das JARI, de acordo com o PL, caberá ainda recurso a ser interposto no prazo de sessenta dias, sem o recolhimento do valor da multa. Esse recurso também deverá ser julgado em vinte dias, sob pena de o auto de infração ser arquivado e a multa cancelada.

O PL principal propõe uma nova sistemática para a aplicação das receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito, com os seguintes percentuais: 35% para melhoria do sistema viário, engenharia de tráfego, sinalização de vias e construção de ciclovias; 35% para educação de trânsito e programas de reabilitação de pessoas carentes, vítimas de acidente de trânsito; 15% para fiscalização e policiamento de trânsito; e 15% para um fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

A proposição determina ainda que a fiscalização eletrônica ao longo das vias seja precedida de sinalização de advertência, instalada a pelo menos 100 metros da localização dos aparelhos. Exige, por fim, que as decisões normativas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – sejam adotadas por meio de resoluções aprovadas pela maioria absoluta dos seus membros e proíbe a celebração de contratos para serviços de fiscalização de trânsito com cláusulas que vinculem a remuneração a ser recebida aos valores e quantidades de multas aplicadas.

O PL nº 5.986, de 2013, apensado, de autoria do Deputado Dr. Grilo, modifica o § 2º do art. 280 da Lei nº 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que os aparelhos radares sejam devidamente indicados por sinal luminoso na via.

Durante o prazo regimental não foram apresentadas emendas aos projetos em exame, nesta Comissão.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

Enaltecemos a intenção dos ex-Deputados Mariângela Duarte e Luiz Bassuma, autores da proposição principal, pois a proposta expressa a preocupação dos nobres parlamentares com o aprimoramento do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Apoiamos algumas alterações propostas e divergimos de outras que, não obstante a elevada intenção dos Autores, entendemos equivocadas. Vejamos.

Não concordamos, por exemplo, com as alterações propostas para a pontuação das infrações de trânsito, por entendermos que o escalonamento de pontos hoje empregado é justo e dá à autoridade de trânsito instrumento suficiente para a punição dos infratores. Se há falhas hoje no emprego desse sistema, ela seguramente não reside na legislação, mas no aparato fiscalizatório que, em várias localidades, ainda não conseguiu implantar sistema eficiente que permita imputar as punições previstas no Código a todos os que infringem as normas de trânsito.

Por outro lado, somos favoráveis ao efeito suspensivo dos recursos às infrações de trânsito, pois com o aumento da fiscalização eletrônica não são raros os casos de registro de infrações injustificadas por falha técnica no equipamento. Dessa forma, o efeito suspensivo do recurso torna-se peça fundamental para resguardar o direito de defesa do cidadão, até que o seu recurso seja apreciado e julgado pela autoridade de trânsito.

Discordamos, no entanto, do cancelamento da penalidade quando o recurso não for julgado no prazo de vinte dias, pois sabemos que em situações excepcionais o prazo estipulado poderá ser insuficiente. O mais importante, em nosso entender, é que a multa de trânsito não gere efeitos práticos enquanto o recurso não for julgado, inclusive com relação à dispensa do seu recolhimento. Pelo mesmo motivo, não podemos concordar com a alteração proposta para o art. 289, que determina o arquivamento da infração, caso o recurso não seja julgado pela Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI – no prazo estipulado pelo Código.

Também não concordamos com a proposta de se alterar o § 4º do art. 280 do CTB, para exigir que o auto de infração de trânsito seja lavrado

exclusivamente por agente de trânsito uniformizado e posicionado de forma ostensiva na via pública. Se esse dispositivo prosperar com a redação proposta, o referido § 4º entrará em conflito com o § 2º do mesmo artigo, que permite que a infração seja também comprovada por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

Com relação à previsão de que o recurso à infração de trânsito possa ser apresentado sem o recolhimento do valor, entendemos que ela perdeu a oportunidade com a aprovação da Lei nº 12.249/2010, que revogou o § 2º do art. 288, que exigia o recolhimento da multa para interposição do recurso.

Outra proposta de alteração questionável diz respeito à fixação de percentuais para distribuição dos recursos arrecadados com as multas de trânsito. De acordo com o projeto, 35% do montante arrecadado será destinado para melhoria do sistema viário, engenharia de tráfego, sinalização de vias e construção de ciclovias; 35% para educação de trânsito e reabilitação de pessoas vítimas de acidentes de trânsito; 15% para fiscalização e policiamento de trânsito; e 15 % deverá ser depositado em fundo nacional para ser aplicação em segurança e educação de trânsito. Ao editar o Código de Trânsito o legislador federal não definiu percentuais, mas estabeleceu que os recursos deveriam ser aplicados, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Essas diretrizes devem ser observadas por todos os responsáveis pela arrecadação dos recursos proveniente das multas de trânsito.

Assim, num país tão extenso e diverso como o Brasil, quer nos parecer desarrazoado estabelecer em lei percentuais fixos de cada item de despesa. Em nosso entender, os gestores de trânsito dos Municípios, dos Estados e das rodovias federais tem melhores condições de avaliar onde devem ser investidos os recursos para maximizar a segurança do tráfego nas vias sob sua circunscrição. cremos que as soluções apontadas para a melhoria do trânsito nas grandes metrópoles podem não ser adequadas para os outros mais de cinco mil municípios espalhados pelo País.

Também não podemos concordar com a exigência de que a fiscalização eletrônica ao longo das vias seja precedida de sinalização de advertência, instalada a pelo menos 100 metros da localização dos aparelhos. Não obstante o caráter educativo dos equipamentos de fiscalização de trânsito, a sua principal função é punir os condutores que trafegam em velocidade superior à permitida, colocando em risco a vida e a integridade física das pessoas. Ao estabelecer que eles devam ser precedidos de sinalização de advertência perde-se esse caráter punitivo, pois ao avistar a sinalização o condutor poderá diminuir a velocidade e cruzar o dispositivo radar dentro da velocidade regulamentar para, logo em seguida, pisar fundo no acelerador, num claro desrespeito às normas de trânsito.

Para os que trafegam dentro da velocidade permitida não faz qualquer diferença um equipamento radar sinalizado ou não.

Com relação à exigência de que as decisões normativas do CONTRAN sejam adotadas por meio de resoluções aprovadas pela maioria absoluta dos seus membros, nosso posicionamento é contrário. Entendemos que algumas decisões que afetam o sistema de trânsito brasileiro não podem ficar na dependência das reuniões do colegiado que compõe o CONTRAN. Casos de urgência poderão exigir a adoção de medidas imediatas, ainda que necessitem ser referendadas pelo Conselho, como ocorre atualmente.

Falando ainda da proposição principal, concordamos com o dispositivo que proíbe a celebração de contratos para serviços de fiscalização de trânsito com cláusulas que vinculem a remuneração do contratado aos valores ou quantidades de multas aplicadas. Apesar de decisões judiciais e de vários tribunais de contas proibirem essa prática, é preciso, de uma vez por todas, impedir que se utilizem as infrações de trânsito como forma de arrecadar mais recursos, em detrimento dos usuários do trânsito. Entendemos que o contrato atrelado à quantidade de infrações pode, sim, ensejar a instalação de equipamentos em locais inadequados, com o fito de aumentar a aplicação de multas e a arrecadação de recursos. Não obstante a nossa concordância com mérito, entendemos que a norma deveria valer, como regra geral, para todos os contratos celebrados pelo poder público que envolva atividades de fiscalização. Nesse sentido, estamos propondo a inserção de dois dispositivos na Lei nº 8.666/93 (Lei das Licitações).

Com relação ao projeto de lei apensado, que obriga indicar a presença dos radares com sinais luminosos, não podemos concordar com o seu mérito, pelos mesmos motivos, já explicitados, que nos levam a rejeitar a proposta de obrigatoriedade de placa de advertência sobre a existência de radar. Em nosso entendimento, o motorista deve respeitar os limites de velocidade estabelecidos para cada via, independente de estar sendo fiscalizado eletronicamente ou não.

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 5.986, de 2013, e pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 7.671, de 2006, na forma do substitutivo que ora apresentamos.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.671, DE 2006

Altera as Leis nº 8.666, de 1993, e nº 9.503, de 1997, para tratar de recurso a infração de trânsito e vedar a celebração de contrato com cláusula que vincule o valor do contrato a percentual de receita obtida pelo poder público.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 4º ao art. 55 e insere o art. 98-A na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, para vedar a celebração de contrato com cláusula que vincule o valor do contrato a percentual de receita obtida pelo poder público, bem como altera o art. 285 e acrescenta o art. 283-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para prever o efeito suspensivo do recurso à infração de trânsito.

Art. 2º O art. 55 da Lei nº 8.666, de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 55.

.....

§ 4º É vedada cláusula contratual que vincule o valor do contrato à parcela ou percentual de receita obtida pelo poder público.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 8.666, de 1993, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 98-A:

“Art. 98-A. Celebrar contrato com cláusula contratual que vincule o valor do contrato à parcela ou percentual de receita obtida pelo poder público:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.”

Art. 4º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285. O recurso previsto no art. 283-A será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso a que se refere o caput terá efeito suspensivo.

§ 2º

.....” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos 283-A:

“Art. 283-A. Da aplicação e imposição de qualquer penalidade prevista 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 suspende a aplicação do disposto no art. 259 e não impede o licenciamento do veículo até o trânsito em julgado da decisão administrativa.”

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

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado **HUGO LEAL**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 7.671/2006, com substitutivo, e rejeitou o PL 5.986/2013, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Jesus Rodrigues - Vice-Presidente, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Julio Lopes, Marinha Raupp, Mauro Mariani, Paulão, Pedro Fernandes, Wellington Fagundes, Zoinho, Alexandre Santos, Edinho Bez, Gladson Cameli, Jose Stédile e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2014.

Deputado **ARNALDO FARIA DE SÁ**
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera as Leis nº 8.666, de 1993, e nº 9.503, de 1997, para tratar de recurso a infração de trânsito e vedar a celebração de contrato com cláusula que vincule o valor do contrato a percentual de receita obtida pelo poder público.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o § 4º ao art. 55 e insere o art. 98-A na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, para vedar a celebração de contrato com cláusula que vincule o valor do contrato a percentual de receita obtida pelo poder público, bem como altera o art. 285 e acrescenta o art. 283-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para prever o efeito suspensivo do recurso à infração de trânsito.

Art. 2º O art. 55 da Lei nº 8.666, de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art. 55.

.....

§ 4º É vedada cláusula contratual que vincule o valor do contrato à parcela ou percentual de receita obtida pelo poder público.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 8.666, de 1993, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 98-A:

“Art. 98-A. Celebrar contrato com cláusula contratual que vincule o valor do contrato à parcela ou percentual de receita obtida pelo poder público:

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.”

Art. 4º O art. 285 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 285. O recurso previsto no art. 283-A será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso a que se refere o caput terá efeito suspensivo.

§ 2º

.....” (NR)

Art. 5º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos 283-A:

“Art. 283-A. Da aplicação e imposição de qualquer penalidade prevista 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 suspende a aplicação do disposto no art. 259 e não impede o licenciamento do veículo até o trânsito em julgado da decisão administrativa.”

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

Sala da Comissão, em 05 de novembro de 2014

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
