



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.101, DE 2023

Altera o Código de Trânsito Brasileiro para prever que somente serão aplicadas multas a veículos em rodovias que apresentem sinalização e conservação adequadas.

Autor: Deputado ELI BORGES

Relator: Deputado ANTONIO CARLOS RODRIGUES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em exame insere o Art. 280-A na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer que a autuação por infração de trânsito só poderá ser imposta em vias e rodovias que atendam aos critérios de sinalização e conservação adequadas, conforme definidos pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e de infraestrutura rodoviária.

De acordo com o texto, considera-se sinalização adequada aquela que atenda aos critérios de visibilidade, legibilidade, comprehensibilidade, continuidade e uniformidade, conforme estabelecido na legislação de trânsito brasileira. Conservação adequada é aquela que garanta a boa condição de conservação do pavimento, acostamento, faixas de rolamento, pontes, viadutos, sinalização horizontal e vertical, defensas metálicas e demais dispositivos de segurança. Dispõe, ainda, que a





inobservância dessas regras implicará na nulidade da multa aplicada, sendo obrigatório o ressarcimento dos valores eventualmente pagos.

Também inclui o Art. 280-B para definir que, caso a via ou rodovia esteja sob regime de concessão a entidade privada, a concessionária deverá ser responsabilizada pelas multas que eventualmente sejam aplicadas em decorrência da ausência de sinalização e conservação adequadas. O parágrafo único desse artigo permite que a concessionária recorra das multas que eventualmente lhe forem atribuídas, respeitando o processo administrativo disposto no Código e regulado pela autoridade de trânsito competente.

O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD). A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II, e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em exame, de Autoria do Deputado Eli Borges, insere os arts. 280-A e 280-B na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para tratar sobre infrações de trânsito. O art. 280-A estabelece que a autuação por infração de trânsito só poderá ser imposta em vias e rodovias que atendam aos critérios de sinalização e conservação adequadas, conforme definido no corpo do projeto. Dispõe, ainda, que a inobservância dessas regras implicará na nulidade da multa aplicada, sendo obrigatório o ressarcimento dos valores eventualmente





pagos. O Art. 280-B, por sua vez, define que, caso a via ou rodovia esteja sob regime de concessão a entidade privada, a concessionária deverá ser responsabilizada pelas multas aplicadas em decorrência da ausência de sinalização e conservação adequadas. Permite, por outro lado, que a concessionária recorra das multas que eventualmente lhe forem atribuídas.

Gostaríamos de enaltecer a preocupação do Autor da proposta com a aplicação de multas de trânsito indevidas ao cidadão brasileiro. Entretanto, acreditamos que o projeto traz alguns inconvenientes, explicados a seguir.

Em primeiro lugar, é preciso lembrar que o art. 90 do CTB já isenta a aplicação de penalidades em decorrência de má sinalização, nos seguintes termos:

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

Portanto, com relação à sinalização, já há previsão legal para que as multas não sejam aplicadas nos casos especificados. Ou seja, caso seja autuado em local onde a sinalização seja precária, o cidadão pode apresentar recurso ao órgão atuador com alegações nesse sentido, como base no art. 90 do CTB.

Quanto à nulidade da multa de trânsito por conservação inadequada, apesar de entendermos as razões do Deputado Eli Borges, é preciso alertar que a medida poderá impactar negativamente a segurança do trânsito.

De fato, é recorrente em nosso País a existência de vias com pavimento e outros elementos de engenharia em condições ruins por falta de conservação. Entretanto, pode-se contar nos dedos as infrações em que o estado de trafegabilidade da via é capaz de induzir o condutor ao cometimento das transgressões. Por outro lado, temos no CTB dezenas de infrações em que





a conduta do motorista independe das condições de trafegabilidade da via. Dirigir embriagado, dirigir sem o cinto de segurança, conduzir motocicleta sem capacete, disputar racha, avançar o sinal vermelho, são apenas algumas das condutas reprováveis praticada nas vias brasileiras e que não têm qualquer relação com o estado de conservação da infraestrutura viária.

Portanto, não nos parece adequado criar um efeito de causalidade onde ele não existe. Ainda que em casos específicos o estado de conservação possa influenciar o cometimento da infração, a nulidade incondicional das infrações de trânsito cometidas em vias e rodovias malconservadas pode ter um efeito devastador para a segurança do trânsito, uma vez que nos trechos com problemas de manutenção é exatamente onde o condutor deve dirigir com maior atenção e cautela.

Assim, ao invés de proteger o contribuinte, o projeto pode causar ainda mais danos ao erário, em decorrência dos gastos impostos aos cofres públicos pelos acidentes que possivelmente ocorrerão com a nulidade das multas de trânsito, na forma proposta pelo projeto.

Com relação à assunção de multas por parte das concessionárias de rodovias, entendemos também não ser cabível. Nos contratos de concessão rodoviária, o poder público pactua com o agente privado as metas de investimentos e os níveis de qualidade das rodovias concedidas. A qualidade é, inclusive, um dos parâmetros para a revisão tarifária periódica a ser realizada pelo órgão regulador. Se a rodovia não atender ao padrão pactuado, aplica-se um redutor na fórmula de revisão ordinária da tarifa de pedágio, com impacto direto na rentabilidade do negócio. Portanto, já existem instrumentos regulatórios de controle que visam garantir que o tráfego nas rodovias concedidas ocorra de forma segura e confortável.

Ademais, impor novos ônus aos concessionários rodoviários, para além dos que foram estabelecidos no contrato original, pode ser considerado ilegal, por quebra unilateral do pacto contratual.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antônio Carlos Rodrigues - PL/SP

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.101, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2024.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Deputado Federal – PL/SP

Apresentação: 04/07/2024 15:17:14.287 - CVT
PRL 1 CVT => PL 2101/2023

PRL n.1



Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 683 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5683/3683 | dep.antoniocarlosrodrigues@camara.leg.br



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD249824662600>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Antonio Carlos Rodrigues