

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

SUGESTÃO Nº 244, DE 2006

Sugere Projeto de Lei para fixar velocidade no trânsito, multas, diárias de permanência no pátio e pedágio no transporte de veículo apreendido.

Autor: Conselho de Defesa Social de Estrela do Sul – CONDESESUL

Relator: Deputado PASTOR REINALDO

I - RELATÓRIO

A Comissão de Legislação Participativa recebeu a sugestão em epígrafe, de autoria do Conselho de Defesa Social de Estrela do Sul – CONDESESUL, que tem por objetivo propor a elaboração de projeto de lei regulando aspectos referentes à sinalização e ao controle de velocidade nas vias abertas ao trânsito, como também proibindo que se condicione a liberação de veículos apreendidos e levados a depósito ao pagamento prévio das tarifas de remoção e permanência.

Na justificativa da proposta, a CONDESESUL afirma que sua intenção é a de coibir a chamada “indústria de multas”, impedindo que limites de velocidade de vias sejam reduzidos, por exemplo, de 110 km/h para 40 km/h, sem nenhum tipo de laudo ou explicação técnica fundamentada, o que se apresentaria como uma forma deliberada de arrecadar por meio de multas, sem maiores preocupações com a real segurança do trânsito.

Quanto à dispensa do pagamento prévio das tarifas de remoção e permanência para a liberação de veículos apreendidos, pretende-se combater a realização de operações com o intuito de apreender veículos em

pátios particulares, bem como a utilização de guinchos também privados, sem a formalização de licitações ou convênios. Com essa prática, estaria sendo criada uma “indústria de apreensão de veículos”, onde os custos de liberação superariam os valores de eventuais multas e débitos de tributos e, por vezes, até mesmo o valor do veículo.

Nos termos do art. 32, inciso XII, alínea “a” e do art. 254 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Legislação Participativa analisar a viabilidade de transformação da presente sugestão em proposição legislativa, com vistas à sua tramitação no âmbito do Congresso Nacional.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A preocupação demonstrada na sugestão em análise revela o zelo do Conselho de Defesa Social de Estrela do Sul – CONDESESUL – não apenas pela proteção dos interesses dos cidadãos daquela localidade, mas de todo o País. Sem sombra de dúvida, as penalidades impostas aos infratores das leis de trânsito devem ter por objetivo precípuo a promoção da segurança do tráfego e de seus usuários, devendo as autoridades constituídas cuidarem para que não ocorram distorções como as chamadas indústrias de multas.

Devemos, entretanto, analisar cada parte da minuta de projeto de lei apresentada pela CONDESESUL, para que possamos verificar, diante do atual arcabouço legal sobre a matéria, a existência de vácuos jurídicos que possam ser preenchidos por novas normas, cabíveis, sobre o tema.

Quanto à proibição de se cobrar, como condição prévia à liberação de veículos apreendidos, tarifas de remoção e estada nos depósitos, lembramos que essa medida poderá comprometer o funcionamento desses locais, públicos ou privados, por conta de concessão, uma vez que a remoção de veículo apreendido e a manutenção adequada de pátio para o seu

armazenamento implica em despesas efetivas por parte do órgão ou empresa gestora desses serviços.

Ademais, cabe destacar que a apreensão de um veículo só poderá ocorrer em situações previstas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pelo que será removido para depósitos fixados pelo órgão ou entidade de trânsito competente. Nesse caso, sua restituição está condicionada ao pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, nos termos do art. 271 do CTB:

“Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.”

Em nosso entendimento, a alteração dessa regra, na forma proposta, teria o indesejável efeito de beneficiar motoristas infratores e não seria eficaz no combate às apreensões indevidas e ilegais, citadas na justificativa da sugestão, uma vez que esses tipos de ocorrências devem ser tratadas no âmbito judicial.

No que se refere à necessidade de elaboração de laudos técnicos justificando a fixação de velocidade máxima permitida em limite inferior ao previsto para a via no CTB, bem como da divulgação desses laudos, consideramos que essa iniciativa já foi atendida pela Resolução nº 146/2003, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que estabelece em seu art. 3º:

“Art. 3º Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a instalação e a operação dos instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade.

.....
*§ 2º A utilização de instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade em trechos da via com velocidades inferiores às regulamentadas no trecho anterior, **deve ser precedida de estudos técnicos**, nos termos do modelo constante do Anexo I desta Resolução,*

que devem ser revistos toda vez que ocorrerem alterações nas suas variáveis.

§ 3º Os estudos referidos no parágrafo 2º devem:

*I – **estar disponíveis ao público** na sede do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via;*

II – ser encaminhados às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI dos respectivos órgãos ou entidades;

III – ser encaminhados, em se tratando de:

a) órgãos ou entidades executivas rodoviárias da União, ao DENATRAN;

b) órgãos ou entidades executivos de trânsito ou executivos rodoviários estaduais e municipais, aos respectivos Conselhos Estaduais de Trânsito ou ao CONTRANDIFE, se do Distrito Federal.” (Grifo nosso)

Por fim, julgamos que fixar em apenas 500 metros a distância válida entre as placas de regulamentação de velocidade (R-19) seria prejudicial para a segurança do trânsito e bastante oneroso para os cofres públicos, na medida em que grandes extensões de rodovias deveriam ser dotadas de uma placa regulamentadora a cada 500 m. Como exemplo, pode-se citar um trecho de rodovia com 200 km de extensão, onde as boas práticas de engenharia de tráfego recomendem uma velocidade máxima de 80 km/h. Nesse caso, o referido trecho deveria ser dotado de, pelo menos, 400 placas R-19.

Quanto à preocupação de que se realize fiscalização em trechos onde o motorista não tenha certeza do limite máximo de velocidade permitido, a Resolução nº 146/2003 do CONTRAN também trata do assunto, de forma que consideramos adequada, nos termos de seu art. 5º:

“Art. 5º A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida (placa R-19), observados os critérios da engenharia de tráfego, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

§ 1º A fiscalização de velocidade com medidor do tipo móvel só pode ocorrer em vias rurais e vias urbanas de

trânsito rápido sinalizadas com a placa de regulamentação R-19, conforme legislação em vigor e onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores que 5 (cinco) km.

*§ 2º Para a fiscalização de velocidade com medidor do tipo fixo, estático ou portátil **deve ser observada, entre a placa de regulamentação de velocidade máxima permitida e o medidor, uma distância compreendida no intervalo estabelecido na tabela constante do Anexo III** desta Resolução, facultada a repetição da mesma a distâncias menores.*

§ 3º Para a fiscalização de velocidade em vias em que ocorra o acesso de veículos por outra via ou pista que impossibilite no trecho compreendido entre o acesso e o medidor, o cumprimento do disposto no § 2º, deve ser acrescida nesse trecho a placa R-19.

.....” (Grifo nosso)

Cabe aqui destacar que as distâncias previstas no Anexo III da Resolução nº 146/2003 variam de acordo com o tipo de via – urbana ou rural – bem como com a velocidade regulamentada – menor que 80 km/h ou a partir de 80 km/h. Em vias urbanas com velocidade regulamentada menor que 80 km/h, por exemplo, as placas R-19 devem estar posicionadas entre 100 e 300 m do medidor. Já para vias rurais com velocidade máxima acima de 80 km/h, essa distância deve estar no intervalo de 1.000 a 2.000 m. Julgamos que essa gradação é mais adequada do que a fixação de um limite único de 500 metros.

Pelos motivos expostos, em que pese a honesta intenção dos autores da proposta, por entendermos que a iniciativa já se encontra plenamente atendida pelos diplomas legais em vigor, nosso voto é pela REJEIÇÃO da Sugestão nº 244, de 2006.

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado PASTOR REINALDO
Relator