

AVULSO NÃO
PUBLICADO
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 72-A, DE 2007

(Do Sr. Jair Bolsonaro)

Acresce § 5º ao art. 280 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. CARLOS BRANDÃO).

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 O art. 280 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigor acrescido do seguinte § 5º:

“§ 5º As infrações previstas nos artigos 208, 218 e 219 deste Código, quando aferidas por equipamentos de qualquer espécie, no período de 22h00 às 06h00, somente poderão ser aplicadas quando houver policiamento ostensivo fixo no local. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

Constantemente observamos pelos meios de comunicação o crescimento da violência urbana, em especial nos grandes centros, onde os assaltos, a cada dia, se tornam mais freqüentes.

Não há como se atribuir a um único fator a incidência do problema, mas sim a um conjunto de causas que resultam no atual estado de insegurança no qual a população brasileira está inserida.

É evidente que a ausência do Poder Público contribui de modo incisivo para o agravamento do quadro atual e, nesse sentido, devemos adotar mecanismos capazes de, senão extinguir, ao menos, minimizar os conflitos.

Se a ausência do Estado é notória em diversos momentos quando se trata de proteger a população, essa mesma falta não se observa quando o intuito é arrecadar dinheiro, mesmo que tendo por rótulo a proteção da vida, por meio de multas aplicadas com utilização de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade e avanço de semáforo.

O que se observa no caso em tela é uma evidente contradição da atuação do mesmo ente público que, por um lado prima pelos preceitos estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro na busca pela preservação da vida, por outro, deixa de assistir àqueles que podem perdê-la por ocasião de um assalto em um semáforo ou nas proximidades de uma barreira eletrônica não policiados, principalmente em locais ermos e no período noturno.

Assim propomos que a atuação estatal seja coerente, cumprindo, simultaneamente, a atuação fiscalizadora e, eventualmente punitiva, com a responsabilidade pela garantia da segurança da população.

Condicionar a aplicação de multas por avanço de semáforo e excesso de velocidade à presença do policiamento no local, no horário compreendido entre 22h00 e 06h00, nos parece razoável e eficaz.

Deste modo, apresento a presente proposta para o devido debate com meus pares, na busca de seu aperfeiçoamento e futura efetivação.

Sala das Sessões, em 7 de fevereiro de 2007.

JAIR BOLSONARO – PP/RJ

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

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 XV
DAS INFRAÇÕES**

.....

Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

.....

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

** Artigo, caput, com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/07/2006.*

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

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.

§ 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.*

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem para exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 72, de 2007, proposto pelo Deputado Jair Bolsonaro. A iniciativa acrescenta parágrafo ao art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de condicionar a imposição de penalidade por infração aos arts. 208, 218 e 219 (avanço de sinal vermelho, excesso de velocidade e velocidade insuficiente) à presença de policiamento ostensivo no local, quando a transgressão ocorrer no período noturno que se inicia às vinte e duas horas de um dia e se encerra às seis horas do dia seguinte.

Justificando o projeto, o autor argumenta que a violência urbana não é adequadamente combatida pelo Estado, o que deixa os condutores de veículos expostos a perigo quando precisam, no período noturno, reduzir a velocidade ou mesmo paralisar o veículo em obediência à sinalização semafórica. Entende que, se o Estado não é capaz de garantir a segurança do cidadão, nessas circunstâncias, não pode dele esperar que coloque sua própria vida em risco.

Não foram apresentadas emendas à iniciativa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Código de Trânsito Brasileiro é lei ordinária de natureza material, isto é, contém normas gerais e abstratas, aplicáveis, portanto, a todos os brasileiros e em todas as porções do território nacional.

Acertadamente, o CTB determina que o excesso de velocidade e o avanço do sinal vermelho constituem infrações de trânsito que, uma vez constatadas, sujeitam os infratores às penalidades previstas na lei. Não importa onde essas infrações sejam cometidas ou quem as cometa. A imparcialidade da norma é total, para o bem de sua efetividade, diga-se. Discussões acerca de consequências da aplicação da norma a casos concretos devem ser levadas à instância julgadora administrativa, primeiramente, e, então, à Justiça, não cabendo ao legislador reformular a lei quando episódios de descumprimento deixam de constituir um padrão quantitativamente significativo e territorialmente relevante.

Em que pese o fato de haver evidentes problemas relacionados à segurança pública em diversos grandes centros urbanos brasileiros, especialmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, não se pode generalizar a situação a ponto de caracterizar todo o país, com seus mais de cinco mil municípios, como uma “área de risco”.

Sequer no interior de uma mesma cidade, é possível caracterizar uniformemente todos os bairros, vias e cruzamentos viários sob um só grau de periculosidade, no que diz respeito a assaltos, furtos e outros delitos relacionados.

Sendo incumbência do Estado o policiamento ostensivo, e do Município a regulamentação de velocidade e de sinalização, parece muito mais adequado que esses entes federados coordenem esforços para que os ataques sofridos por condutores sejam combatidos de forma seletiva, evitando, dessa forma, que a racionalidade da norma seja quebrantada em nome de situações específicas.

Seria o caso, assim, de a autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via, quando for possível (pois nem sempre o é – basta lembrar de cruzamentos de vias arteriais de grande fluxo veicular), programar a sinalização semafórica de maneira a que esta apresente a luz amarela intermitente ao longo do

período noturno. Ou, ainda, que instale em local desejado sinalização cambiante de limite de velocidade, com o intuito de permitir o desenvolvimento de trânsito mais ligeiro nos intervalos de horários nos quais mais acontecem abordagens a motoristas.

Trata-se, enfim, de problema cuja solução deve ser encontrada no âmbito da área onde mais intensamente aquele se manifesta. Há meios técnicos e institucionais para tanto, sem que se necessite mobilizar o Parlamento para promover alteração em lei que, nesse aspecto específico, não merece reparação.

Isso tudo posto, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 72, de 2007.

Sala da Comissão, em 05 de junho de 2007.

Deputado CARLOS BRANDÃO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 72/07, nos termos do parecer do relator, Deputado Carlos Brandão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, Sandro Matos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Alexandre Silveira, Aline Corrêa, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Brandão, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Décio Lima, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jaime Martins, José Santana de Vasconcellos, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Anselmo de Jesus, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Felipe Bornier e José Airtton Cirilo.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
