

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 7.671, DE 2006

(Apensados os PLs nºs 2.789, de 2008, 2.855, de 2008, 3.268, de 2008, e 4.562, de 2008)

Altera os artigos 12, 90, 259, 260, 261, 280, 285, 288, 289 e 320 e acrescenta o art. 283-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: Deputados Mariângela Duarte e Luiz Bassuma

Relator: Deputado Arnaldo Jardim

I - RELATÓRIO

Vem ao exame de mérito desta Comissão, o Projeto de Lei nº 7.671, de 2006, e os seus apensos os PL nºs 2.789, de 2008, 2.855, de 2008, e 3.268, de 2008, e 4.562, 2008.

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, o projeto principal 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 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 do 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.

Essa 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, também, 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 2.789, de 2008, apensado, de autoria do Dep. Paulo Bornhausen, altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 1940, Código Penal, para prever como crime de homicídio qualificado aquele causado na direção de veículo automotor, sob influência de álcool ou substância tóxica de efeitos análogos. Também modifica o Código de Trânsito Brasileiro, alterando os artigos 302 e 280. O primeiro, para reconhecer a disputa de corrida em via pública como um dos casos de aumento de pena na ocorrência de homicídio culposo, e o segundo, para estabelecer que nas infrações de trânsito flagradas por meios eletrônicos os equipamentos deverão detectar, registrar, avisar e exibir a velocidade do veículo. Também introduz o artigo 320-A no CTB, para estabelecer que as empresas que operam os equipamentos eletrônicos não podem ser remuneradas com base na quantidade de multas aplicadas.

O PL nº 2.855, de 2008, do Deputado Alexandre Silveira, também modifica o Código Penal para classificar como homicídio qualificado aquele causado por condutor que se encontra sob efeito de álcool, entorpecente ou substâncias com efeitos análogos.

O PL nº 3.268, de 2008, do Deputado Clodovil Hernandez, na mesma linha do anterior, qualifica o homicídio no caso de acidente de trânsito em que o condutor estiver sob efeito de álcool ou droga, bem como disputando corrida em via pública. No caso de lesão corporal, causada nas circunstâncias citadas, o PL prevê o aumento da pena, em um terço.

Por fim, temos o PL nº 4.562, de 2008, da Comissão de Legislação Participativa, que insere os artigos 302-A e 303-A no Código de Trânsito, para prever penas maiores para homicídio culposo e lesão corporal culposa decorrente de acidente de trânsito, nos casos em que o condutor estiver sob efeito de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos. No caso de homicídio a pena prevista é a detenção de três a seis anos. Para lesão corporal culposa a pena é de detenção de um a três anos. Nos dois casos são preservadas as sanções administrativas previstas atualmente no CTB.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

Enaltecemos a intenção da ex-Deputada Mariângela Duarte e do Deputado Luiz Bassuma, autores da proposição principal, pois a proposta externa a preocupação dos nobres parlamentares com o aprimoramento do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Entretanto, não obstante a elevada intenção dos Autores, a proposição incorre em alguns equívocos que, em nosso entendimento, merecem ser reparados. Explicaremos.

Concordamos com as alterações propostas pelo PL com relação à pontuação das infrações de trânsito por entendermos que as violações que colocam em risco a integridade das pessoas devem realmente

ser punidas com maior rigor, ao tempo em que aquelas que não têm poder ofensivo à vida humana devem merecer a punição educativa. Para confirmar esse entendimento, o próprio CTB, no art. 267, permite à autoridade de trânsito, considerando o prontuário do infrator, que as infrações leves sejam punidas com advertência. Não podemos concordar, entretanto, com aumento do limite de pontos necessários para que o condutor tenha suspenso o seu direito de dirigir, pois de nada adiantaria aumentar a pontuação das penalidades graves e gravíssimas se a tolerância com o limite de pontos subisse na mesma proporção.

Somos também favoráveis ao efeito suspensivo dos recursos às infrações de trânsito, e à diminuição do prazo de julgamento dos recursos, de trinta para vinte dias. Não concordamos, no entanto, com o cancelamento da penalidade, quando o recurso não for julgado nesse prazo, 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.

Também não concordamos com a proposta de alterar o art. 280 do CTB, para exigir que o auto de infração de trânsito seja lavrado por agente de trânsito uniformizado e posicionado de forma ostensiva na via pública. Se esse dispositivo prosperar, os agentes de trânsito ficarão impedidos, por exemplo, de aplicar qualquer multa por estacionamento em local proibido, já que, na maioria das vezes, o condutor não se encontra no local no momento em que o agente aplica a penalidade de multa.

Por outro lado, somos favoráveis à sistemática proposta para distribuição dos recursos arrecadados com as multas de trânsito. Como bem lembraram os autores, os parâmetros atuais elencam as alternativas mas não estabelecem proporcionalidade ou prioridades entre elas. Essa lacuna contribui para a aplicação indevida dos recursos arrecadados, muitas vezes utilizados para a manutenção dos próprios órgãos de trânsito, alimentando, assim, a chamada “indústria de multas”.

Somos favoráveis, ainda, ao dispositivo que propõe que a fiscalização eletrônica ao longo das vias seja precedida de sinalização de advertência, instalada a pelo menos 100 metros da localização dos aparelhos. Apesar dessa orientação constar dos normativos do CONTRAN, entendemos que o lugar correto para o seu assentamento é mesmo o CTB, ainda que remetamos àquele Conselho eventuais necessidades de detalhamentos sobre

a matéria. Dessa forma, estaremos estabelecendo uma regra básica e duradoura sobre esse assunto, que já foi objeto de vários posicionamentos, inclusive divergentes, por parte do CONTRAN. Não obstante, estamos propondo a alteração do limite de distância entre a sinalização e o dispositivo de sinalização eletrônica para 400 metros, pois os 100 metros propostos no PL podem ser insuficientes nas rodovias e vias de trânsito rápido.

Com relação à exigência de que as decisões normativas do Conselho Nacional de Trânsito – 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 é atualmente.

Falando ainda do PL principal, concordamos com o dispositivo que 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. É preciso dar um basta nessa situação, porque não se pode deixar que a sanha arrecadadora do Estado se sobreponha aos direitos dos cidadãos.

Vamos agora às proposições apensadas. A proposta de alteração mais importante, presente em três apensos, diz respeito à inclusão, no Código Penal, como crime de homicídio qualificado, a morte ocorrida em acidente de trânsito quando o condutor do veículo estiver sob influência de álcool ou substância entorpecente de efeitos análogos, bem como nos casos em que o condutor estiver participando de competição automobilística não autorizada em via pública. Pretende-se também incluir no Código Penal um aumento da pena em um terço para os casos de lesão corporal culposa decorrente de acidente provocado por condutor alcoolizado ou que esteja participando de competição automobilística.

Sabemos que é uma exigência da sociedade brasileira o endurecimento da punição aos condutores que dirigem sob influência de álcool ou drogas. Isso se mostrou de forma contundente com a edição da Lei nº 11.705/08, popularmente conhecida como “Lei Seca”. Várias modificações foram feitas na legislação de trânsito, no sentido de tornar mais rígidas as punições para aquele que ingerir bebida alcoólica e assumir a direção de um veículo. Uma dessas alterações retirou o inciso V do Parágrafo único do art.

302 do código de trânsito, que classificava a direção sob o efeito de álcool ou entorpecente como agravante para o crime de homicídio culposo no trânsito. O objetivo foi deixar claro que nesses casos o homicídio poderá ser enquadrado como crime doloso, a depender das circunstâncias que envolvem cada caso. Por isso, torna-se desnecessária qualquer outra mudança na legislação, no sentido de dar à Justiça a possibilidade de condenar o condutor que, sob influência de álcool ou outra substância entorpecente, mate alguém no trânsito brasileiro. Para corroborar esse entendimento, basta observar que temos no Brasil, como resultado da aplicação da legislação em vigor, vários condenados por dolo em acidentes de trânsito com vítima.

Por tratar-se de assunto complexo, esta Comissão realizou, no final do ano de 2007, uma audiência pública com a participação de representantes da Polícia Civil, do Poder Judiciário, do Ministério Público, do Poder Executivo Federal e da Ordem dos Advogados do Brasil, além de diversos Parlamentares desta Casa. As discussões havidas naquele evento permitem concluir que, apesar dos posicionamentos nem sempre iguais em pontos específicos, os participantes concordam que não se pode generalizar o enquadramento do crime de trânsito como doloso ou culposo. As circunstâncias é que vão determinar se houve dolo ou culpa em cada caso.

Temos claro que a questão de dolo ou culpa em acidentes de trânsito requer conhecimentos jurídicos refinados e, por esse motivo, essa discussão deverá ser tratada com maior profundidade na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Apesar desse entendimento, no que cabe a esta comissão analisar, nos posicionamos contrários ao enquadramento da morte ocorrida no trânsito como homicídio qualificado, quando o motorista estiver sob efeito de álcool ou droga, ou disputando corrida sem autorização, por entendermos que cabe ao juiz, com base nas provas oferecidas no inquérito, tomar a decisão mais adequada para cada caso.

Outro ponto trazido pelos projetos apensados é o que estabelece que nas infrações de trânsito flagradas por meios eletrônicos os equipamentos deverão detectar, registrar, avisar e exibir a velocidade do veículo. Nesse ponto, somos favoráveis, uma vez que a exigência de exibir a velocidade do veículo no momento da infração trará transparência ao processo de fiscalização eletrônica, pois possibilitará ao condutor atestar a veracidade das informações referentes ao seu veículo.

Por fim, o PL nº 4.562, de 2008, reintroduz no Código de Trânsito Brasileiro as causas para aumento de pena dos delitos de homicídio culposo e lesão corporal culposa de trânsito quando o condutor estiver sob influência de álcool, substância tóxica ou entorpecentes de efeitos análogos. Esse aumento de pena estava previsto no art. 302 do código de trânsito, mas foi retirado no texto que aprovou a Lei Seca, no intuito de não deixar dúvidas sobre se os crimes em que o condutor estiver alcoolizado ou sob efeito de entorpecentes podem ser considerados dolosos ou culposos, como já explicamos anteriormente neste voto.

Assim, concordamos com o projeto de lei em comento, oriundo da Comissão de Legislação Participativa, que acatou sugestão oferecida pela Associação Paulista do Ministério Público. De acordo com a proposta, para o homicídio culposo no trânsito, praticado sob influência de álcool ou substância tóxica, a pena prevista é a detenção de três a seis anos. Para lesão corporal culposa, nas mesmas circunstâncias, a pena proposta é de detenção de um a três anos. Nos dois casos, são preservadas as sanções administrativas previstas atualmente no CTB. Dessa forma, estaremos também acatando, em parte, a proposta do nobre Deputado Clodovil Hernandez para esse tema, objeto da Proposição nº 3.268, de 2008.

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2.855, de 2008, e pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, dos Projetos de Lei nºs 7.671, de 2006, 2.789, de 2008, 3.268, de 2008, e 4.562, de 2008, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado ARNALDO JARDIM
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.671, DE 2006

Acrescenta os artigos 283-A, 302-A e 303-A e altera os artigos 90, 259, 260, 285, 288, 289 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os artigos 90, 259, 260, 285, 288, 289 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e acrescenta à mesma lei os artigos 283-A, 302-A e 303-A.

Art. 2º Os artigos 90, 259, 260, 280, 285, 288 e 289 e 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 90.....

.....

§ 2º Quando forem utilizados na fiscalização de 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 a distâncias mínimas de 400 (quatrocentos) 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. 259.

.....

I – gravíssima: oito pontos;

II – grave: seis pontos;

III – média: quatro pontos;

IV – leve: um ponto.

..... (NR)”

“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.” (NR)

“Art. 280

.....

§4º As infrações referentes ao não cumprimento dos limites de velocidade estabelecidos para a via, se flagradas por meios eletrônicos ou audiovisuais, somente serão válidas se esses meios forem capazes de, simultaneamente, detectar, registrar, avisar e exibir ao condutor, no instante do cometimento da infração, a velocidade com a qual circula o veículo.”

.....” (NR)

Art. 282

.....

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

.....” (NR)

“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 no prazo improrrogável de vinte dias.

§1º O recurso a que se refere o caput 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.” (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.”

§ 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 de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo improrrogável de vinte dias:

.....

.....” (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. 3º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos 283-A e 302-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 disposto no art. 259 e não impedem o licenciamento do veículo até o trânsito em julgado da decisão administrativa.”

.....

“Art. 302-A. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor, estando o seu condutor sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos.

Penas – detenção, de três a seis anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.”

.....

“Art. 303-A. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor, estando o seu condutor sob a influência de álcool ou substância tóxica ou entorpecente de efeitos análogos.

Penas – detenção, de um a três anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Arnaldo Jardim