



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.301, DE 1999

(Do Sr. Alberto Fraga)

Altera a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, que dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

(A COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO - ART. 24, II)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Art. 3º da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1.995, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

“Art.3º

§ 4º Não se aplicam as vedações do § 2º às infrações de trânsito, previstas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997, Código de Trânsito Brasileiro, na sua legislação complementar ou nas resoluções do órgão competente.”

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

JUSTIFICATIVA

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro as multas por infrações de trânsito foram consideravelmente aumentadas, entrando, inclusive, no cômputo do índice da inflação. Esse aumento foi válido para inibir os abusos de motoristas que, preocupados com o valor da multa, passaram a dirigir com mais zelo e respeito às normas de trânsito.

Por outro lado, multiplicaram-se os abusos dos agentes e das autoridades de trânsito, vez que o trânsito passou a ser considerável fonte de renda para os governos, havendo denúncias da existência de verdadeira indústria de multas em vários estados e municípios. Não será estranho se, em breve, tivermos uma CPI do Trânsito para apurar tais irregularidades.

Mas, continuando, a regra, no Código, é a da elaboração do auto de infração na presença do condutor, a exceção é a sua não presença. Entretanto, a regra tornou-se exceção e esta tornou-se regra, possibilitando verdadeiros abusos por parte dos que dirigem os órgãos de trânsito. Os famosos radares estão sendo questionados, vez que há denúncias de aparelhos mal regulados, com erros absurdos.

Sendo vítima de tais abusos, o cidadão recorre ao órgão competente para questionar a multa. Aqui, mais abusos, vez que os prazos do Código não estão sendo respeitados, os julgamentos dos recursos são injustos e não possibilitam nenhuma possibilidade de questionamento. Recorrer ao Poder Judiciário é caro, ainda mais oneroso para o cidadão que o valor da multa. Assim, revoltado e aviltado em seus direitos paga a multa injusta para não ter seu veículo apreendido.

A proposição é duplamente útil, vez que corrige tais injustiças, possibilitando ao cidadão o recurso ao Poder Judiciário, de forma menos onerosa; também exigirá mais zelo na elaboração de multas por parte das autoridades de trânsito.

Pelo seu grande interesse social, de reclamo urgente da sociedade, aviltada no sagrado direito do contraditório e ampla defesa pelo Poder Judiciário, é que solicito aos colegas parlamentares a sua aprovação.

Coloco anexo à justificativa um editorial do Jornal O Estado de São Paulo, que bem ilustra meus argumentos.

Sala das Sessões, em 15 de junho de 1.999.


DEPUTADO ALBERTO FRAGA

24/06/99

O ESTADO DE SÃO PAULO
Quarta-Feira, 26 de maio de 1999

Mina de ouro no trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) transformou-se numa fonte segura de arrecadação tanto para os pequenos municípios do Estado como para a própria capital. Equipamentos eletrônicos desenvolvidos para flagrar motoristas infratores multiplicam-se pelas ruas e os fiscais de trânsito estão mais dispostos do que nunca a preencher seus talonários de multas. Foram orientados para isso. A orientação ao motorista foi esquecida. Quem está ao volante parece ser visto apenas como um criminoso a ser perseguido e flagrado. Os resultados são imediatos: assustada com os altos valores das multas, com os juros que engrossam em caso de atraso no pagamento e com a indefinição nos critérios de julgamento dos recursos, a maioria dos motoristas paga pelos seus erros – mesmo que não tenha cometido nenhuma infração – assim que recebe as notificações de multas, garantindo um fluxo permanente para os tesouros municipais.

A fiscalização, mesmo nas ruas das mais pacatas cidades, e a conseqüente arrecadação farta – em São Paulo, as multas já são a terceira receita da Prefeitura –, resultou no florescimen-

**Arrecadação farta
resultou no
florescimento da
próspera
"indústria da
multa" no Estado**

to da "indústria da multa" no Estado, cuja "produtividade" aumenta em ritmo de fazer inveja a qualquer indústria.

Reportagem publicada pelo Estado mostrou que, como sempre que os governos exageram no seu zelo fiscalizatório, a fiscalização do trânsito se tornou uma ameaça à população. Agentes mal preparados, equipamentos mal regulados e o amadorismo na leitura de fotos provocam erros grotescos. Enquanto dormem em suas cidades, motoristas do interior são multados na capital. E muitos paulistanos estão sendo punidos por infrações das mais diversas cometidas em municípios onde nunca estiveram.

A caça aos infratores faz que prefeituras como Caraguatatuba e Sorocaba emitam 3 mil multas por mês. No primeiro município, uma frota de 12 mil veículos é vigiada por dois radares e 13 fiscais. Sorocaba, por sua vez, é uma das recordistas em instalações de radares: para os seus 170 mil veículos, há 74 equipamentos, apenas 26 menos do que em São Paulo, por onde circulam 4,5 milhões de carros. Somando a arrecadação dessas duas cidades à de outros cinco pequenos e médios municípios do interior – Sumaré, Limeira, Mogi-Guaçu, Jundiá e Santa Bárbara d'Oeste –, o

total recolhido com multas chega a R\$ 1 milhão por mês.

As autoridades municipais estão radiantes e garantem que essa nova fonte de receita nada mais é que o resultado do cumprimento do Código de Trânsito. Cumprimento por parte do motorista, porque da parte que cabe ao próprio poder público pouco foi feito. O destino dessa arrecadação, por exemplo, é, na maior parte das cidades, ainda desconhecido.

São Paulo é um dos municípios que teimam em empregar em obras de tapa-buracos o dinheiro das multas, o que é proibido pelo código. Do total de R\$ 265,18 milhões arrecadados no ano que passou, a Companhia de Engenharia de Tráfego – destinatária legal desses recursos – recebeu apenas R\$ 165 milhões de dotação orçamentária. Ninguém sabe dizer se a verba é parte da arrecadação de multas ou não. E, ainda que seja, o que foi feito dos outros R\$ 100 milhões? Não serviram, certamente, para melhorar a formação e a educação do motorista nem para reestruturar os organismos de trânsito.

Se esse dinheiro tivesse sido aplicado como devido, a tranquilidade nas ruas teria aumentado, a engenharia de tráfego estaria mais desenvolvida e a população não sofreria tanto nos congestionamentos.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO
BRASILEIRO.

CAPÍTULO I **Disposições Preliminares**

Art. 1º. O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

Art. 2º. São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

.....
.....

LEI Nº 9.099, DE 26 DE SETEMBRO DE 1995.

DISPÕE SOBRE OS JUIZADOS
ESPECIAIS CÍVEIS E CRIMINAIS E DÁ
OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

CAPÍTULO II
Dos Juizados Especiais Cíveis

SEÇÃO I
Da Competência

Art. 3 - O Juizado Especial Cível tem competência para conciliação, processo e julgamento das causas cíveis de menor complexidade, assim consideradas:

- I - as causas cujo valor não exceda a quarenta vezes o salário mínimo;
- II - as enumeradas no art. 275, inciso II, do Código de Processo Civil;
- III - a ação de despejo para uso próprio;
- IV - as ações possessórias sobre bens imóveis de valor não excedente ao fixado no inciso I deste artigo.

§ 1º Compete ao Juizado Especial promover a execução:

- I - dos seus julgados;
- II - dos títulos executivos extrajudiciais, no valor de até quarenta vezes o salário mínimo, observado o disposto no § 1º do art. 8º desta Lei.

§ 2º Ficam excluídas da competência do Juizado Especial as causas de natureza alimentar, falimentar, fiscal e de interesse da Fazenda Pública, e também as relativas a acidentes de trabalho, a resíduos e ao estado e capacidade das pessoas, ainda que de cunho patrimonial.

§ 3º A opção pelo procedimento previsto nesta Lei importará em renúncia ao crédito excedente ao limite estabelecido neste artigo, excetuada a hipótese de conciliação.

.....

.....