



PROJETO DE LEI DO SENADO Nº _____, DE 2007

Altera o art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro*, para acrescentar nova destinação de parcela das receitas arrecadadas com a cobrança de multas de trânsito aos municípios.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido de um §2º, com a redação abaixo, renumerando-se como §1º o parágrafo único existente.

“**Art. 320.**
.....
§1º
.....

§2º. *A parcela de dez por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas em rodovia federal e de cinco por cento arrecadadas em rodovia estadual serão repassadas ao órgão executivo rodoviário do município onde ocorreu a infração.*”(AC)

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

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste Projeto é transferir parte da arrecadação de multas de trânsito aplicadas em rodovias federais e estaduais aos cofres do Município em que a infração tenha ocorrido, na proporção, respectivamente, de dez e cinco por cento.



SENADO FEDERAL
Gabinete do senador ANTONIO CARLOS VALADARES

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabeleceu que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito (art. 320) e, apesar desta destinação de recursos, o trânsito ainda continua sendo uma das principais causas de morte no país.

É comum a comparação de que o número de morte em acidentes de trânsito é igual ou superior as estatísticas de guerras.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO DENATRAN - 2005

QUADRO 46 – RESUMO DOS ANOS ANTERIORES - BRASIL								
ITENS	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
População	161.790.311	163.947.554	169.590.693	172.385.826	174.632.960	176.871.437	181.581.024	189.001.971
Frota	30.939.466	32.318.646	29.503.503 ***	31.913.003	34.284.967	36.658.501	39.240.875	42.071.961
Acidentes com vítimas	262.374	376.589	286.994**	307.287	251.876	333.689	348.583	383.371
Vítimas fatais	20.020	20.178*	20.049	20.039	18.877	22.629	25.526	26.409
Vítimas não fatais	320.733	325.729*	358.762**	374.557**	318.813	439.065	474.244	513.510
Veículos/100 habitantes	19,1	19,7	17,4	18,5	19,6	20,7	21,6	22,3
Vítimas/100.000 habitantes	12,4	13,9*	11,8	11,6	12,3	12,8	14,1	14,0
Vítimas/10.000 veículos	6,5	7,0*	6,8	6,3	6,2	6,2	6,5	6,3
Vítimas não fatais/10.000 veículos	103,7	111,8*	124,1**	119,8**	104,6	119,8	120,9	122,1
Acidentes com vítimas/10.000 veículos	84,8	116,5	99,3**	96,2	75,1	91,0	88,8	91,1

*2004

Fonte: Detran/SINET – DENATRA CGIE

Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito – 2003 - DENATRAN



E, de fato, segundo o “Anuário Estatístico do DENATRAN-2005”, foram 26.409 vítimas fatais de acidentes de trânsito no Brasil, destes 20.745 eram do sexo masculino, sendo as maiores vítimas os indivíduos na faixa etária entre 30 a 59 anos (10.393), seguido por jovens entre 18 a 29 anos (7.132).

A imprudência, o descuido, a desobediência às regras do trânsito e o alcoolismo continuam sendo as maiores causas dos acidentes. Daí a destinação de recursos exclusivos para a sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, fruto da arrecadação das multas de trânsito (art. 320 do CTB). É bom lembrar que recursos para as obras de infra-estrutura são arrecadadas e compartilhadas entre os entes da federação via CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) que não é objeto deste Projeto.

Assim, os Municípios necessitam, urgentemente, participar da luta contra essa trágica realidade brasileira de acidentes fatais no trânsito, contribuindo ao lado da União e dos Estados para a educação, sinalização, fiscalização do trânsito, afinal de contas, os acidentes ocorrem dentro dos municípios brasileiros, inúmeras vezes, são os seus munícipes as principais vítimas desses acidentes.

A forma como o art. 320 do CTB está redigido, poderá levar o intérprete menos atento à idéia de que os Municípios brasileiros estão excluídos da vinculação das receitas de multas de trânsito à educação, sinalização, fiscalização, engenharia, etc., exatamente porque eles não participam das receitas arrecadadas com as multas de trânsito – o que é um ledor engano.

Contudo, ao se buscar passar certas responsabilidades aos Municípios para contribuírem nessa cruzada contra os acidentes de trânsito, imperioso o repasse dos recursos necessários para tal finalidade. Exemplificando: respeitadas as regras dos órgãos



competentes, diversas vezes uma simples colocação de placa de sinalização ou uma singela “obra de engenharia de tráfego” – se é que se pode assim designar obra a ser realizada pelo órgão municipal de trânsito – realizadas pelo próprio Município, poderá evitar acidentes e mortes em frente de uma escola municipal.

A realidade local e a necessidade da população “in locus” deverá prevalecer, em alguns casos, diante da demora burocrática do órgão federal ou estadual, ou ainda, da impossibilidade do Município de cumprir com sua função pública para com o trânsito em virtude de poucos recursos. Tais situações poderão ser supridas com a destinação de parte da multa de trânsito aos Municípios, como ventilada neste Projeto. *Trata-se, pois, de uma melhor racionalização da destinação dos recursos arrecadados com as multas de trânsito.*

Todavia, frise-se que tendo como ponto de referência a União e os Estados-membros, sequer estamos tratando de valores tão significativos, seja porque o percentual é, para a União, de 10% e para os Estados-membros de apenas 5%; seja porque se trata de parte da parcela da multa de trânsito onde ocorreu a infração – e não do total geral arrecadado através das multas pela União e Estados.

Com efeito, tendo como ponto de referência o Município, muitas vezes tal recurso é suficiente para que ele possam participar da destinação dos recursos oriundos das multas de trânsito, via sinalização, policiamento, fiscalização, educação de trânsito, etc., (art. 320 do CTB), tal como através do exemplo anteriormente ilustrado de uma ação municipal junto ao trânsito nas proximidades de uma escola.

Sem sombra de dúvida que o grande beneficiado com tal medida é o cidadão brasileiro, que poderá cada vez mais exigir a eficiência e racionalidade dos recursos públicos, no caso, dos



recursos arrecadados através das multas de trânsito para o fiel cumprimento da função pública destinada a esses recursos.

Evidentemente que alguns municípios poderão “perceber” um certo aumento na sua arrecadação, justamente por localizarem-se em trechos urbanos das rodovias, sejam elas federais ou estaduais, onde é grande o tráfego e, possivelmente, o número de infrações. Mas isso é um ledão engano, pois é importante levar em consideração que nem todas as multas são convertidas em recursos financeiros, em face da perda de prazo pelo Poder Público em notificar o motorista infrator, ou mesmo via o reconhecimento de que não houve infração, ou que o motorista está enquadrado em alguma situação legal que afasta a incidência da multa.

Aliás, a finalidade da multa é autopofágica, no sentido de que com mais educação, sinalização, fiscalização, etc., a busca é pela redução drástica das infrações, via uma racional convivência no trânsito. Macabro seria a manutenção de uma fonte de recursos, quando se sabe que o caso se refere a vidas humanas.

Ademais, esses municípios circundantes às rodovias federais ou estaduais, se por um lado contam com importância na integração e desenvolvimento regional, por outro lado, sofrem interferências indesejáveis à circulação de seus habitantes, experimentando uma relação conturbada entre o tráfego local e o rodoviário. A situação é agravada, por exemplo, diante da ausência de aparelhos públicos de travessias rodoviárias (passarelas), pois os Municípios estão desprovidos de recursos suficientes para garantir segurança a população localizada às margens dessas rodovias. Uma parceria entre União, Estados e Municípios, com recursos municipais, garantiria a construção, no exemplo dado, de passarelas. Aqui está um exemplo concreto do mérito do Projeto.



SENADO FEDERAL
Gabinete do senador ANTONIO CARLOS VALADARES

De qualquer modo, vislumbra-se que mesmo nos casos dos Municípios impactados pela presença de grandes eixos rodoviários em seus territórios, o presente Projeto poderá ser visto como uma compensação às comunidades diretamente afetadas pelo tráfego rodoviário, jamais como aumento de receita. Trata-se de uma realocação justa e racional dos recursos arrecadados com as multas de trânsito.

Sala das Sessões,

Senador ANTONIO CARLOS VALADARES
PSB/SE