



**MPV 699
00055**

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 699, de 2015)

Suprima-se o art. 1º da Medida Provisória nº 699, de 2015.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º da Medida Provisória (MP) nº 699, de 10 de novembro de 2015, foi publicada com a intenção de alterar o Código de Trânsito Brasileiro para incluir os arts. 253-A, 271-A e 320-A, na Lei nº 9.503, de 1997. Em que pese a edição da referida Medida Provisória tentar proteger a livre locomoção no território nacional, as alterações propostas trouxeram penalidades e sanções administrativas muito severas, desproporcionais, desarrazoadas e desarmônicas em relação ao conjunto do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Por exemplo, o art. 253-A institui nova infração de natureza gravíssima para a conduta de, deliberadamente, usar veículo para interromper, restringir ou perturbar a circulação na via, com penalidade de multa agravada em trinta vezes, suspensão do direito de dirigir por doze meses e apreensão do veículo, bem como, medida administrativa de recolhimento do documento de habilitação, remoção do veículo e proibição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos. No § 1º prevê a aplicação de multa aos organizadores da conduta descrita no *caput*, agravada em cem vezes, e, no § 2º, estabelece que, em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

De acordo com a Exposição de Motivos, a finalidade do art. 253-A seria coibir a prática intencional de ações que ocasionem prejuízos a uma municipalidade ou região, ou prejudiquem as relações comerciais regionais ou internacionais, cuja efetivação envolva o transporte de bens pelas vias terrestres brasileiras.

Ocorre que a punição para o bloqueio de via com veículo e a obstaculização indevida de via, condutas descritas no novel art. 253-A, já estão previstas no CTB, respectivamente, no art. 253 e na parte final do art. 246, e são classificadas como infrações gravíssimas.



SF/15593.95523-51



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

Como se vê, o dispositivo prevê penalidades excessivamente severas (multas de trinta vezes e cem vezes, que ainda podem ser dobradas), que ferem os princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade. Outra medida flagrantemente desarrazoada imposta pelo Executivo é a punição de receber incentivo creditício por dez anos para aquisição de veículos pela mera perturbação da via, punição sem paralelo no Direito Administrativo nacional em flagrante desproporcionalidade às demais sanções do CTB.

Vislumbra-se, com a redação proposta, tratar-se de medidas casuísticas – quiçá despóticas – com o intuito exclusivo de sufocarem e desestabilizarem as manifestações dos caminhoneiros que se instalaram por vários Estados brasileiros no mês de novembro/2015. Para os excessos, já há meios previstos no Código de Trânsito e no Código Penal, que conciliam as liberdades de manifestação e de locomoção, mas a medida adotada pelo Governo – com a edição desta MP – foi a de transformar a multa aplicada às infrações de trânsito em medidas confiscatórias e atentatórias à liberdade de manifestação e à atuação profissional.

Outro artigo incluído na MP 699, de 2015, o art. 271-A, visa a disciplinar novas formas de depósito e guarda de veículos. Aborda, basicamente, três pontos: i) permite que esses serviços sejam feitos por particulares ou por entes públicos; ii) autoriza a modalidade “pregão” como uma das formas de licitação; e iii) permite que o serviço prestado seja pago pelo proprietário do veículo diretamente ao particular prestador de serviço.

De acordo com a Exposição de Motivos, a possibilidade de os serviços de recolhimento, depósito e guarda de veículos serem contratados por processo licitatório, na modalidade pregão por menor preço, e a permissão para que o proprietário do veículo possa pagar diretamente ao prestador de serviço os valores referentes aos serviços prestados pelo particular, visam a *“permitir, com segurança jurídica, que a administração ofereça serviços mais eficientes para recolhimento, depósito e guarda de veículos objeto de sanções administrativas, o que se dará mediante certame que assegura a disputa pautada pela oferta do menor preço a ser oferecido ao cidadão, viabilizando a manutenção de atos executórios imprescindíveis para a adequada aplicação das penalidades previstas no CTB”*.

Ocorre que vários dispositivos do art. 271-A são questionáveis. O CTB já estabelece, no § 5º, do art. 262, que *“o recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço”*. Assim, o que o mencionado parágrafo inova no ordenamento jurídico é a possibilidade de que tal licitação seja realizada na modalidade de pregão, o que, do nosso ponto de vista, não seria necessário ou oportuno restringir.



SF/15593.95523-51



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador RONALDO CAIADO

Já a possibilidade de o pagamento ser feito diretamente ao contratado, nos termos do § 2º do art. 271-A, inserido pela MP, não seria recomendável, principalmente por causa da responsabilidade do ente público arcar com a devolução ao proprietário das quantias pagas indevidamente (§ 5º). Ademais, os dispositivos do art. 271-A não se afiguram urgentes e, assim, não deveriam ser veiculados via MP.

Por fim, o art. 320-A editado pela MP pretende permitir a integração dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito a fim de ampliar e aprimorar a fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito.

Entretanto, tal normativo não inova no ordenamento jurídico, porque a integração já está prevista no CTB para todos os integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação (art. 20, X; art. 21, XII; art. 22, XIII; e art. 24, XIII).

A Exposição de Motivos justifica a proposta pela necessidade de os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito poderem gerir melhor os recursos provenientes do compartilhamento de receitas ainda no ato da arrecadação.

No entanto, vislumbramos que o art. 320-A cria o risco de a União reter a receita das multas das demais unidades da federação, a fim de cobrir o rombo do Governo Federal, por meio de manobras fiscais e orçamentárias, o que se convencionou chamar de “pedaladas fiscais”.

Por todo o exposto, nossa emenda é no sentido de suprimir todas as alterações impostas pelo art. 1º da mencionada MP. Desta forma, conto com o apoio dos nobres Pares.

Sala da Comissão, de novembro de 2015.

Senador RONALDO CAIADO
DEM/GO



SF/15593.95523-51