MEDIDA PROVISÓRIA Nº 678, DE 2015

SF/15918.14229-89

Altera as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e 12.462, de 4 de agosto de 2011.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se à Medida Provisória os seguintes artigos:

Art. ... A Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 262 .....

§ 6º A critério do órgão ou entidade responsável, os serviços públicos previstos no parágrafo anterior poderão ser executados mediante contratação por meio de pregão, pelo critério de menor preço, com os custos da sua prestação pagos pelo proprietário do veículo diretamente ao contratado.

Art. 320.....

Art. 320-A. Os órgãos ou entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se com vistas à ampliação e aprimoramento da fiscalização de trânsito na respectiva área de competência, com o compartilhamento da receita das multas impostas pelo

órgão competente, quando da efetiva arrecadação.

Art. 328 ….....….....

§1º Nos casos de apreensão ou remoção a qualquer título de veículo que possua restrição judicial decorrente de ações trabalhistas ou cíveis, o órgão ou entidade responsável pelo recolhimento, dentro de 10 (dez) dias, comunicará, com aviso de recebimento, o fato ao juízo competente, ao qual competirá, no prazo de 30 (trinta) dias:

I – providenciar a retirada do veículo do depósito do órgão ou entidade de trânsito para um local a ser designado pelo juiz;

II - ou promover o cancelamento da restrição judicial, inclusive nos sistemas oficiais, liberando o bem para que seja alienado, nos termos da legislação de trânsito, pelo órgão ou entidade responsável pelo recolhimento.

§ 2º Na hipótese prevista no parágrafo anterior, não havendo resposta do juízo à comunicação no prazo de 30 dias, o veículo poderá ser levado a leilão nos termos da legislação de trânsito, devendo o valor obtido ser depositado no juízo competente.

Art. 328-A Aplicam-se às retenções e remoções realizadas a qualquer título os regimes de prestação de serviço e de contratação previstos no art. 262, §§ 5º e 6º, deste Código.”

SF/15918.14229-89

JUSTIFICAÇÃO

Segundo estudo publicado pelo DENATRAN e pelo IPEA em 2006, com dados coletados em 2004 e 2005, o custo social dos acidentes

em rodovias foi estimado em cerca de R$ 24,6 bilhões anuais, o que por si já justificaria um conjunto de medidas para a redução das taxas de mortalidade e lesões por acidentes de trânsito no país, por meio da implementação de ações de fiscalização, educação, saúde, infraestrutura e segurança veicular, a curto, médio e longo prazo.

Entretanto, para que tais ações tenham êxito, é necessário dotar os entes públicos incumbidos da fiscalização de trânsito de instrumentos suficientes para enfrentar essa verdadeira guerra.

A presente proposta estabelece que o serviço público de recolhimento e guarda de veículos prestados pelos órgãos de trânsito poderá, a critério do órgão ou ente responsável pela apreensão, ser executado mediante contratação por meio de pregão, pelo critério do menor preço, com os custos da sua prestação pagos pelo proprietário do veículo diretamente ao contratado.

Ressalte-se que se trata de medida que assegura a segurança no trânsito, visto que impede a circulação de veículos irregulares, evitando, portanto, a ocorrência de inúmeros acidentes. No entanto, há grande dificuldade em relação aos custos do serviço e à ausência de locais adequados para a guarda dos veículos recolhidos. Somente a Polícia Rodoviária Federal tem atualmente sob sua responsabilidade mais de cinquenta mil veículos. Pela falta de espaço apropriado bem como de recursos para a adequada manutenção do local, estes veículos encontram-se em condições inapropriadas de armazenamento e vigilância.

Tais condições inadequadas têm ocasionado problemas de diversas ordens. A forma inapropriada de armazenamento e a ausência de manutenção dos veículos geram problemas ambientais e sanitários. Com o decorrer do tempo, começa a haver vazamento de óleo e resíduos dos veículos, o que pode contaminar o solo e atingir o lençol freático. Há ainda a proliferação de roedores e insetos, havendo especial preocupação relacionada ao aedes aegypti, espécie transmissora do vírus da dengue e da febre chikungunya, comumente encontrada nestes pátios, em função do acúmulo de água parada.

Ademais, há também grande entrave orçamentário. Os custos da remoção e guarda de veículos são arcados integralmente pelo Estado, na maioria das vezes, sem o pagamento de qualquer restituição pelo particular que deu causa à apreensão. Diante desse contexto fático é que se

SF/15918.14229-89

propõe que a contratação seja feita por pregão em que a remuneração do prestador de serviço seja feita diretamente pelo particular.

O modelo proposto é baseado na experiência exitosa da PRF em Santa Catarina, que implementou a contratação de prestadores de serviço de guincho e depósito de veículos por meio de pregão, os quais precisam ser remunerados diretamente pelos usuários.

Em relação à simplicidade de contratação, esta característica é necessária porque o serviço de recolhimento e guarda, deve abranger toda a malha viária, de modo que a complexidade do procedimento poderia inviabilizar a contratação de guinchos e pátios nos municípios mais distantes. A utilização do pregão, nesse sentido, seja pela sua agilidade, seja pela sua singeleza, permitiria a contratação de guinchos e pátios em praticamente todos os municípios brasileiros, haja vista a farta oferta desse serviço presente no mercado, o que traria evidente eficiência na prestação do serviço público em comento.

Vale ressaltar que a alteração será levada a efeito no próprio Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1.997), de sorte a possibilitar que todos os órgãos de trânsito possam se valer desse modelo para contratarem os seus respectivos serviços de recolhimento e guarda. Nesse ponto, a medida é importante porque a maioria dos órgãos de trânsito do Brasil possuem dificuldades para contratar o referido serviço.

Além disso, propõe-se a criação do art. 328-A, o qual teria previsão no sentido de que se aplicaria também às retenções e remoções os regimes de prestação de serviço e contratação previstos no art. 262, §§ 5º e 6º, do CTB. Tal medida é importante para esclarecer que as alterações implementadas no art. 262 do referido Código também se aplicam às demais modalidades de recolhimento, evitando, dessa forma, interpretações restritivas que possam comprometer a eficácia do sistema de recolhimento e guarda.

A conjugação de esforços entre órgãos distintos também é uma solução de interessante para segurança no trânsito. Contudo, tais medidas ficam obstadas pela ausência de previsão legal para o compartilhamento de receitas. Por disposição legal constante no CTB, a arrecadação dos valores decorrentes das aplicações de multas é do órgão autuador. Contudo, por força de convênio, duas ou mais instituições, podem definir que a receita líquida auferida com essas multas deverá ser

SF/15918.14229-89

compartilhada.

Nesse sentido, entende-se que a situação seria resolvida caso a receita decorrente fosse compartilhada no ato da arrecadação, por meio de parametrização adequada da Guia de Recolhimento, evitando assim que o órgão autuador assuma um passivo sem lastro orçamentário.

Tal procedimento não se trata de renúncia de receita, pois não configura nenhum dos elementos descritos no §1º do art. 14 da lei complementar 101/2001 – Lei de Responsabilidade Fiscal, quais sejam, anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

Para viabilizar essa operação do ponto de vista legislativo, propõe-se a inclusão do art. 320-A ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que passará a prever a possibilidade de compartilhamento de receitas no momento da arrecadação (na origem). Com a alteração do CTB todos os órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito poderão somar esforços para melhoria da segurança no trânsito.

Por fim, a proposta contempla a criação de procedimento que permita aos órgãos e entidades de trânsito leiloar, com base na legislação de trânsito, veículos com restrição judicial, quando, após prévia comunicação ao juízo responsável pela inserção da restrição, não forem adotadas providências no sentido de se retirar o veículo dos pátios de apreensão ou de se cancelar a mencionada restrição. O objetivo é evitar que veículos com restrições judiciais fiquem abandonados, anos e anos, nos pátios dos órgãos e entidades de trânsito sem que possam ser levados a leilão em hasta pública por estes.

Diante desse cenário, é que se propõe seja alterado o art. 328 do CTB, que trata do leilão de veículos apreendidos e removidos que não tenham sido regularizados e liberados no prazo de 90 dias, para inserir, nesse dispositivo, novos parágrafos prevendo o procedimento que possibilite aos órgãos e entidades de trânsito leiloarem veículos em caso de inércia das partes do processo que originou a restrição. Nesse sentido, sugere-se que fique o órgão ou entidade de fiscalização de trânsito autorizado a leiloar o bem, nos termos da legislação de trânsito.

SF/15918.14229-89

Vale ressaltar que o valor apurado não será utilizado para quitar os débitos tributários e administrativos do veículo, mas antes será depositado na conta do juízo competente, cabendo ao magistrado providenciar a sua destinação. O procedimento proposto somente se aplica às restrições trabalhistas e cíveis, que são a maioria. Não se aplica aos casos de restrições penais porque a matéria já foi disciplinada pela legislação processual penal.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Senador **JOSÉ MEDEIROS**

PPS-MT

SF/15918.14229-89