

PROJETO DE LEI Nº , DE 2009
(Do Sr. Júlio Delgado)

Inclui o art. 94-B à Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para conferir ao Contran competência para disciplinar a realização de bloqueios, conforme as diretrizes que estabelece.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o art. 94-B conferindo ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a competência para disciplinar a realização de bloqueios, conforme as diretrizes que estabelece.

Art. 2º Inclua-se o art. 94-B na lei n. 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), com a seguinte redação:

“Art. 94-B. O Contran disciplinará a realização de ponto de bloqueio ou de controle viário pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e órgãos e entidades executivos rodoviários, atendidas as seguintes diretrizes:

I – estabelecimento de parâmetros para objetivo, horário, localização, duração e recursos humanos e materiais mínimos necessários;

II – critérios para o provimento de segurança e proteção das pessoas e bens na área de bloqueio ou controle;

III – condições de sinalização e iluminação do local, identificação e ostensividade dos executores;

IV – requisitos e métodos para seleção, abordagem, busca pessoal e veicular;

V – conduta adequada nos casos de fuga, evasão, acompanhamento e perseguição;

VI – adoção da doutrina do uso progressivo da força, privilegiando o emprego de armas menos letais;

VII – circunstâncias em que serão exigidos:

a) prévia ordem escrita da autoridade competente;

b) equipes, equipamentos e viaturas de socorro;

c) registro da operação por fotografia, filmagem ou videovigilância;

VIII – exceções aplicáveis em situações de urgência ou emergência;

IX – forma de implantação e funcionamento dos pontos permanentes de controle de trânsito.

Parágrafo único. O não atendimento à norma complementar do Contran configurará o crime de prevaricação previsto nos diplomas penais, sem prejuízo da responsabilidade civil e administrativa.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição pretende recuperar a intenção do PL n. 1721/2003, de autoria do Deputado Silas Brasileiro, o qual pretendia dispor “sobre a identificação de barreiras policiais”, estabelecendo “critérios para a realização de ‘blitz’ policial”. Referida proposição foi arquivada em 31/1/2007, por término de legislatura, depois de aprovado substitutivo apresentado na Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado (CSPCCO), não tendo sido desarquivada.

É sabido que são vários os objetivos que levam à montagem e execução de um ponto de bloqueio viário, podendo-se citar: ostensividade do policiamento preventivo, aumentando a sensação de segurança em um determinado local ou horário; abordagem de veículo específico com criminosos ou suspeitos que pode passar por aquele local; controle de entrada de drogas, armas e contrabando em determinada cidade; verificação dos equipamentos obrigatórios e documentação de veículos; controle da sobriedade dos condutores em rotas de saídas de bares e boates; campanhas educativas para motoristas; emprego do efetivo na hipótese de escassez de viaturas para o patrulhamento motorizado; operação presença, para influir positivamente na mídia e na opinião pública.

Há casos, porém, em que referidas barreiras são montadas sem o devido planejamento, sem os recursos humanos e materiais mínimos necessários, sem as condições de segurança para os executores e pessoas abordadas e outras variáveis como local e horário, que podem, ao invés de influir positivamente no ânimo dos cidadãos, levá-los a desacreditar do órgão que tenha promovido o bloqueio.

Citam-se bloqueios executados por equipes sem um comandante responsável, cujos resultados não raro levaram a tragédias. Sintomático é o caso da engenheira Patrícia Franco, relatado pela revista Época. Desaparecida em circunstâncias ainda não esclarecidas, seu veículo foi localizado próximo a uma lagoa na Barra da Tijuca. “Na madrugada do dia 14 de junho de 2008, Patrícia saiu de uma casa de shows no Morro da Urca. Não voltou para casa. O corpo jamais apareceu. Patrícia, uma loira bonita e sorridente de 24 anos, estava no auge da felicidade. Acabara de ser contratada como engenheira de produção pela multinacional Esso, empresa em que esta-

giava. Tinha comprado seu primeiro carro, um Fiat Palio. Fazia planos de morar e trabalhar nos Estados Unidos e de se casar com Gustavo Mizrahi, de 30 anos, com quem namorava havia sete anos”. O caso suscitou o surgimento de um movimento, com divulgação pela internet (www.cadepatricia.com.br) e até por estádios de futebol. "Cadê Patrícia?" Essa pergunta, que virou até coro da torcida no Maracanã, completou mais de um ano sem resposta. Ainda segundo a revista, o pai da jovem desaparecida acusa a PM de boicotar a apuração, pois, segundo ele, a “polícia teria informações de que o carro de Patrícia foi alvejado por não parar numa falsa blitz, que nem sequer tinha autorização do comando da PM. Às 5h20, Patrícia fora multada por um radar em Ipanema. Ela estava a 80 quilômetros por hora, 10 acima do limite. Poucos minutos depois, em São Conrado, ela teria se recusado a parar no bloqueio policial. A informação de que o carro havia escapado da blitz chegou a policiais que estavam na Barra da Tijuca, bairro em que ela morava. Na versão que o pai de Patrícia sustenta, os assassinos atiraram assim que viram o carro da engenheira. ‘Eles já estavam esperando por ela e atiraram. O carro tinha marca de tiros e os policiais disseram não ter ouvido tiros’, disse. A primeira perícia feita no carro de Patrícia não constatou sequer os tiros que perfuraram o capô e o motor. Os buracos das balas só foram encontrados depois que o irmão de Patrícia os viu, já no pátio da delegacia. Uma nova perícia foi feita e finalmente as balas foram encontradas. Eram 380 e .40, os mesmos calibres de armas usadas por policiais. A nova perícia foi enviada do Instituto de Criminalística para a polícia pelo correio. Os peritos que acharam as balas deram queixa contra policiais do Batalhão do Recreio dos Bandeirantes, que os teriam ameaçado de morte. O inquérito já passou por três delegacias. A primeira foi a da Barra. Depois que a polícia levantou a possibilidade de Patrícia ter sido sequestrada – apesar de a família jamais ter recebido qualquer pedido de recompensa –, a investigação passou para a Delegacia Anti-Sequestro. Hoje, as 400 páginas do inquérito estão na Delegacia de Homicídios. Há duas semanas, quase um ano após o inquérito ser instaurado, foi feita a reconstituição do crime. Dois policiais estão sendo investigados. O secretário de Segurança do Rio, José Mariano Beltrame, diz que o caso é “uma questão de honra” para ele. Beltrame afirma que nas próximas semanas a polícia terá novidades sobre os criminosos e que vai prender os culpados. Ele nega que o fato de os suspeitos serem policiais esteja atrasando a investigação”.

Há relatos de barreiras policiais montadas sem o conhecimento das autoridades competentes e contra o interesse público, onde sub-

alternos se dedicam à prática odiosa da extorsão e da intimidação aos cidadãos, em total desvio de finalidade da operação e desvio de função dos servidores que se dedicam a atividade não programada. Tais práticas, não inco-muns no interior do país, foi o que inspirou o projeto já arquivado, no sentido de coibir a extrapolação do dever funcional de alguns maus servidores, ao interromper missões de ronda para, na comodidade de uma blitz improvisada, achacar motoristas desavisados. Ao lado desse objetivo, há outro, ainda mais urgente, que é o estabelecimento de um aparato mínimo para os bloqueios, a fim de dificultar o emprego simulado desse recurso por assaltantes e seqüestradores.

A legislação de outros países admite e regula a atividade de bloqueio viário de uma forma ainda não positivada no Brasil, o que cria um vácuo legislativo a propiciar situações indesejáveis de risco tanto aos executores quanto aos cidadãos, conforme a notícia mencionada. Assim, Estados Unidos, Canadá, França, dentre outros, possuem sua legislação própria a respeito. Nos Estados Unidos, por exemplo, é comum a existência de tais postos montados pelos oficiais da Patrulha da Fronteira, no intuito de coibir a imigração ilegal, bem como a entrada de drogas, principalmente. Outro tipo comum são os postos de sobriedade (*sobriety checkpoints*), fortemente promovidos pela entidade *Mothers Against Drunk Driving* (MADD), que rejeita aqueles que questionam o uso de controles de sobriedade, afirmando que "os adversários de postos de sobriedade tendem a ser aqueles que bebem e conduzem frequentemente e estão preocupados em serem capturados". Salvo situações de emergência, antes que a polícia tenha permissão para criar uma barreira é obrigada a elaborar orientações escritas para que os agentes que a executem não violem os direitos dos motoristas, por exemplo, mandar pará-los por causa de sua raça ou etnia. O Reino Unido editou uma norma minuciosa a respeito, o *Road Traffic Act*, de 1988.

A Jurisprudência pátria acata a necessidade de regulação da atividade, conforme se depreende da decisão prolatada no julgamento do habeas corpus HC/89511 (RR), Relator Ministro Carlos Britto.

Não é conveniente, porém, regular por meio de lei ordinária uma atividade que varia por todo o país, conforme as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais, condições referidas pelo próprio art. 2º da Lei n. 9.503/1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Qualquer padronização, portanto, há de ser feita pelo órgão máximo normativo e consultivo

do Sistema Nacional de Trânsito, que é o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), podendo se dar após exaustivo debate em suas câmaras temáticas, em que sejam analisadas todas as variáveis que possam interferir na execução da atividade.

Os parâmetros a serem definidos não devem, contudo, limitar o poder discricionário além do razoável, sob pena de manietar mais uma ferramenta eficiente dos órgãos executores para obter o nível de segurança no trânsito proposto pelo próprio Código e pela Política Nacional de Trânsito.

A necessidade do estabelecimento desses parâmetros, entretanto, está em consonância com a liberdade dos indivíduos, uma vez que a parada e detenção de um cidadão é um assunto sério que exige particularizado planejamento e orientação e cumprimento estrito depois.

Eis porque propusemos, em vez de editar nova lei, alterar a lei de regência, integrando o assunto na norma específica sobre a matéria, mediante inclusão do art. 94-B, no apropriado Capítulo VIII, que trata da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito.

Diante do exposto é que estimulamos os nobres pares a aprovarem a presente proposta, como forma de aprimorar, ainda que pontualmente, o Sistema Nacional de Trânsito, ao dotar seus órgãos de mais um mecanismo de valorização de seus integrantes e de respeito ao usuário.

Sala das Sessões, em de de 2009.

Deputado JÚLIO DELGADO