COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.120, DE 2011.

Altera o art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que a infração de trânsito não será comprovada por lombada eletrônica.

Autor: Deputado LAERCIO OLIVEIRA

Relator: Deputado Hugo Leal

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 1.120, de 2011, Altera o art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para determinar que a infração de trânsito não será comprovada por lombada eletrônica.

A proposição foi distribuída para as Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

Dentro do prazo regimental foi apresentada emenda do próprio autor. Na Comissão de Viação e Transportes foi designado como relator da proposição, o Deputado Lázaro Botelho, que em seu parecer opinou pela aprovação do projeto nos moldes do substitutivo apresentado. Decorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao substitutivo, na CVT.

Entretanto, em divergência ao parecer apresentado pelo Deputado Lázaro Botelho, este deputado apresentou voto em separado apontando os seguintes vícios:

1) formais e regimentais contidos no substitutivo apresentado ao PL 1.120/2011.

“De pronto, é oportuno registrar aqui, que o substitutivo apresentado ao PL 1.120/2011, na Comissão de Viação de Transportes, pelo ilustre relator da proposição, Deputado Lázaro Botelho, afronta o art. 55 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), na parte em que o relator justifica a apresentação do substitutivo, dizendo:

“Apenas, por questões de técnica legislativa, achamos necessário que a ela seja dada uma formulação mais adequada, respeitando-se integralmente a ideia do autor do projeto.”

Ora, não estão incluídas entre as atribuições desta Comissão de Viação e Transportes - descritas no art. 32, XX do RICD, a correção redacional de uma proposta, ainda que esta vise a melhor técnica legislativa.

Ressaltando que, de acordo com o art. 55 c/c art 119 do RICD, nenhuma Comissão caberá manifestar-se sobre o que não for de sua atribuição específica. A manifestação quanto à técnica legislativa é de competência específica da Comissão de Constitucionalidade e Justiça. Diz o referido dispositivo, *verbis*:

Art. 119. As emendas poderão ser apresentadas em Comissão no caso de projeto sujeito à apreciação conclusiva: (“Caput” do artigo com redação dada pela Resolução nº 22, de 2004);

.....;

§ 3º A apresentação de substitutivo por Comissão constitui atribuição da que for competente para opinar sobre o mérito da proposição, exceto quando se destinar a aperfeiçoar a técnica legislativa, caso em que a iniciativa será da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. (Parágrafo com redação dada pela Resolução nº 10, de 1991).

Assim sendo, a apresentação do parecer e o substitutivo do relator nos moldes em que foi formulado, deve ser considerado, como determina o parágrafo único do art. 55, como não escrito.

Art. 55. A nenhuma Comissão cabe manifestar-se sobre o que não for de sua atribuição específica.

Parágrafo único. Considerar-se-á como não escrito o parecer, ou parte dele, que infringir o disposto neste artigo, o mesmo acontecendo em relação às emendas ou substitutivos elaborados com violação do art. 119, §§ 2º e 3º, desde que provida reclamação apresentada antes da aprovação definitiva da matéria pelas Comissões ou pelo Plenário.

Consequentemente, ao final, conclui propugnando, com fulcro no art. 55 c/c art 119 do RICD, pela exclusão do parecer e do substitutivo apresentado pelo Deputado Lázaro Botelho, que até então era o relator da matéria.

2) de mérito, contidos no Projeto e no substitutivo:

“A alteração proposta visa determinar que a infração de trânsito não viesse ser comprovada por lombada eletrônica. O artigo 280 da Lei 9.503/1997 passaria a ter a seguinte redação:

“Art. 280...

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou equipamento audiovisual – exceto lombada

eletrônica –, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.” (grifo nosso)

Analisando como a Resolução CONTRAN nº 396/20, define o termo “lombada eletrônica”, temos o seguinte:

Art. 1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

§ 1º Para fins desta Resolução, serão adotadas as seguintes definições:

.....;
“c) redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica): medidor de velocidade, do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via ou trecho em um ponto específico indicado por meio de sinalização (placa R-19)”.

Também é definido pela referida Resolução que o equipamento redutor eletrônico de velocidade deverá ser dotado de dispositivo (display) que mostre aos condutores a velocidade medida, o que por si só já aumenta consideravelmente a visibilidade do equipamento fiscalizador. A proposta de retirar as lombadas eletrônicas da lista de equipamentos que podem ser utilizados para comprovação de infrações de trânsito, do ponto de vista da engenharia, passa a ser desnecessária, pois os equipamentos aqui chamados de lombadas eletrônicas, desde que devidamente aprovados pelo INMETRO, estão comprovadamente aptos para a constatação e registro de veículos que trafegam com excesso de velocidade.

Ressalta-se que a obrigação do equipamento medidor de velocidade ser aprovado pelo INMETRO e, no mínimo anualmente, passar por verificação pelo mesmo Instituto, bem como já está contida na Resolução CONTRAN nº 396/2011, a qual determina que o endereço, o modelo de equipamento medidor eletrônico de velocidade e a velocidade são escolhidos pelo órgão de trânsito mediante estudos técnicos. Cada ponto de instalação dos equipamentos é obrigatoriamente definido pelo Órgão de Trânsito, que considera características como : volume de tráfego de veículos e pedestres; velocidade média dos veículos; número de

acidentes; condições especiais de perigo: trânsito intenso de pedestres, ladeiras acentuadas, curvas fechadas, pontes etc.

Eliminar as lombadas eletrônicas certamente prejudicará a segurança da população que trafega em locais onde o referido equipamento é utilizado corretamente, por exemplo, em frente a colégios e hospitais, reduzindo a velocidade dos veículos que por estes locais trafegam.

Posteriormente, o próprio autor apresentou emenda ao projeto para determinar que a infração de trânsito não seja comprovada por equipamento eletrônico irregularmente instalado, considerando que equipamento eletrônico irregularmente instalado é todo aquele que não tenham sido alvo de estudo técnico, conforme resolução do CONTRAN.

A normatização existente já dispõe sobre quesitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos, desde especificações quanto ao tipo e requisitos dos equipamentos utilizados para este fim até critérios para a realização de estudos que justificam a adoção dos respectivos dispositivos.

É importante reconhecer que os registros dos equipamentos eletrônicos, medidores de velocidade, são gerados automaticamente, sem a intervenção de um operador, e que, são enviados à Autoridade de Trânsito que faz a autuação. Portanto, os equipamentos ou as empresas que fornecem os mesmos não multam. Esta atribuição é restrita da Autoridade de Trânsito e está claramente regulamentada.

Oportuno frisar que só é multado quem comete a infração de trânsito e estudos mostram que é uma minoria. O motorista que dirige de acordo com a legislação de trânsito não recebem multas.

Estatísticas registradas por equipamentos de fiscalização eletrônica em quinze cidades e em rodovias de seis estados brasileiros no ano de 2011 revelam um índice de desrespeito de apenas 0,065%. Ou seja, mais de 99,9% dos condutores respeitam as regras de trânsito nos locais monitorados eletronicamente. Por exemplo, o levantamento realizado com base nos registros feitos por lombadas eletrônicas no Distrito Federal constatou que a presença desses equipamentos inibe o mau comportamento dos motoristas. No período de janeiro a dezembro de 2011, nas vias administradas pelo Detran-DF, os números contabilizados nas 291 faixas de tráfego monitoradas revelam um índice de respeito de 99,94%.

Ainda, de acordo com dados da Associação Nacional de Transporte Públicos (ANTP), dos 40 milhões de motoristas brasileiros, apenas 80 mil já cometeram infração de trânsito.

Experiência no Brasil, citado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) como modelo mundial no uso de equipamentos de fiscalização eletrônica, revela que apenas 2% dos motoristas que passam pelos equipamentos de controle de velocidade cometem infração. São os chamados contumazes.

A fiscalização eletrônica é eficaz por ser permanente e abranger todos os veículos que trafegam na via monitorada. Estudos mostram que a principal causa dos acidentes é a imprudência do motorista aliada ao excesso de velocidade. Experiências em todo o mundo demonstram que o meio mais eficaz de redução de mortos e feridos de trânsito é a adoção de um programa de fiscalização eletrônica.

O Brasil é um dos pioneiros no uso de fiscalização eletrônica por meio de equipamentos fixos no mundo, com a instalação das primeiras lombadas eletrônicas em 1992, e tem um dos mais bem sucedidos programas de monitoramento de tráfego. Dados do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT) demonstram que a implantação de fiscalização eletrônica em pontos críticos das rodovias federais e trechos de vias urbanas contribuiu para a redução de cerca de 70% dos acidentes de trânsito. Esses números levam o País a ser citado como referência mundial em fiscalização eletrônica no livro “Reduzindo Acidentes”, editado pelo BID em 2001. O uso de equipamentos ostensivos, como as lombadas eletrônicas, foi significativo na obtenção de tais resultados, diferenciando o Brasil dos demais países.

É notória a confusão ao associar o uso das chamadas “lombadas eletrônicas” e “pardais”, a “negócios escusos e à corrupção”. O fornecimento a um órgão do governo desse tipo de equipamento, assim como de quaisquer outros produtos ou serviços, é realizado por meio de concorrência pública, segundo os preceitos da Lei de licitações (Lei 8666/93), podendo ser auditada pelos órgãos competentes (Tribunal de Contas, Ministério Público)

Concluimos, assim, recomendando a rejeição do Projeto de Lei n.º 1.120, de 2011 e do substitutivo apresentado, por considerarmos que a eliminação das lombadas eletrônicas prejudicará a segurança da população.

Em que pese o respeitável posicionamento contrário manifestado pelo Deputado Lázaro Botelho, na reunião ordinária realizada nesta Comissão de Viação e Transportes, o Projeto de Lei nº 1.120/2011, assim como, a emenda apresentada foram rejeitadas, nos termos do parecer acima reproduzido.

O parecer do Deputado Lázaro Botelho passou a constituir voto em separado.

II . VOTO VENCEDOR

Em virtude destes acontecimentos e, principalmente, em razão dos fundamentos apresentados em meu voto em separado, doravante, parte integrante deste parecer de relatoria, opinamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.120, de 2011 e do substitutivo apresentado.

Reiteramos nossa compreensão quanto ao real significado do termo “lombada eletrônica” contido na Resolução CONTRAN nº 396/20,:

Art.1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

§ 1º Para fins desta Resolução, serão adotadas as seguintes definições:

.....;

“c) redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica): medidor de velocidade, do tipo fixo, com dispositivo registrador de imagem, destinado a fiscalizar a redução pontual de velocidade em trechos considerados críticos, cujo limite é diferenciado do limite máximo regulamentado para a via ou trecho em um ponto específico indicado por meio de sinalização (placa R-19)”.

Reafirmamos também que está definido na referida Resolução que o equipamento redutor eletrônico de velocidade, deverá ser dotado de dispositivo (display) que mostre aos condutores a velocidade medida, o que por si só já aumenta consideravelmente a visibilidade do equipamento fiscalizador.

A proposta de retirar as lombadas eletrônicas da lista de equipamentos que podem ser utilizados para comprovação de infrações de trânsito, do ponto de vista da engenharia, passa a ser desnecessária, pois os equipamentos aqui chamados de lombadas eletrônicas, desde que devidamente aprovados pelo

INMETRO, estão comprovadamente aptos para a constatação e registro de veículos que trafegam com excesso de velocidade.

Ressalta-se que a obrigação do equipamento medidor de velocidade ser aprovado pelo INMETRO e, no mínimo anualmente, passar por verificação pelo mesmo Instituto, bem como já está contida na Resolução CONTRAN nº 396/2011, a qual determina que o endereço, o modelo de equipamento medidor eletrônico de velocidade e a velocidade são escolhidos pelo órgão de trânsito mediante estudos técnicos. Cada ponto de instalação dos equipamentos é obrigatoriamente definido pelo Órgão de Trânsito, que considera características como : volume de tráfego de veículos e pedestres; velocidade média dos veículos; número de acidentes; condições especiais de perigo: trânsito intenso de pedestres, ladeiras acentuadas, curvas fechadas, pontes etc.

Eliminar as lombadas eletrônicas certamente prejudicará a segurança da população que trafega em locais onde o referido equipamento é utilizado corretamente, por exemplo, em frente a colégios e hospitais, reduzindo a velocidade dos veículos que por estes locais trafegam.

Posteriormente, o próprio autor apresentou emenda ao projeto para determinar que a infração de trânsito não seja comprovada por equipamento eletrônico irregularmente instalado, considerando que equipamento eletrônico irregularmente instalado é todo aquele que não tenham sido alvo de estudo técnico, conforme resolução do CONTRAN.

A normatização existente já dispõe sobre quesitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos, desde especificações quanto ao tipo e requisitos dos equipamentos utilizados para este fim até critérios para a realização de estudos que justificam a adoção dos respectivos dispositivos.

É importante reconhecer que os registros dos equipamentos eletrônicos, medidores de velocidade, são gerados automaticamente, sem a intervenção de um operador, e que, são enviados à Autoridade de Trânsito que faz a autuação. Portanto, os equipamentos ou as empresas que fornecem os mesmos não multam. Esta atribuição é restrita da Autoridade de Trânsito e está claramente regulamentada.

Oportuno frisar que só é multado quem comete a infração de trânsito e estudos mostram que é uma minoria. O motorista que dirige de acordo com a legislação de trânsito não recebem multas.

Estatísticas registradas por equipamentos de fiscalização eletrônica em quinze cidades e em rodovias de seis estados brasileiros no ano de 2011 revelam um índice de desrespeito de apenas 0,065%. Ou seja, mais de 99,9% dos condutores respeitam as regras de trânsito nos locais monitorados eletronicamente. Por exemplo, o levantamento realizado com base nos registros feitos por lombadas eletrônicas no Distrito Federal constatou que a presença desses equipamentos inibe o mau comportamento dos motoristas. No período de janeiro a dezembro de 2011, nas vias administradas pelo Detran-DF, os números contabilizados nas 291 faixas de tráfego monitoradas revelam um índice de respeito de 99,94%.

Ainda, de acordo com dados da Associação Nacional de Transporte Públicos (ANTP), dos 40 milhões de motoristas brasileiros, apenas 80 mil já cometeram infração de trânsito. Experiência no Brasil, citado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) como modelo mundial no uso de equipamentos de fiscalização eletrônica, revela que apenas 2% dos motoristas que passam pelos equipamentos de controle de velocidade cometem infração. São os chamados contumazes.

A fiscalização eletrônica é eficaz por ser permanente e abranger todos os veículos que trafegam na via monitorada. Estudos mostram que a principal causa dos acidentes é a imprudência do motorista aliada ao excesso de velocidade. Experiências em todo o mundo demonstram que o meio mais eficaz de redução de mortos e feridos de trânsito é a adoção de um programa de fiscalização eletrônica.

O Brasil é um dos pioneiros no uso de fiscalização eletrônica por meio de equipamentos fixos no mundo, com a instalação das primeiras lombadas eletrônicas em 1992, e tem um dos mais bem sucedidos programas de monitoramento de tráfego. Dados do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT) demonstram que a implantação de fiscalização eletrônica em pontos críticos das rodovias federais e trechos de vias urbanas contribui

para a redução de cerca de 70% dos acidentes de trânsito. Esses números levam o País a ser citado como referência mundial em fiscalização eletrônica no livro “Reduzindo Acidentes”, editado pelo BID em 2001. O uso de equipamentos ostensivos, como as lombadas eletrônicas, foi significativo na obtenção de tais resultados, diferenciando o Brasil dos demais países.

É notória a confusão ao associar o uso das chamadas “lombadas eletrônicas” e “pardais”, a “negócios escusos e à corrupção”. O fornecimento a um órgão do governo desse tipo de equipamento, assim como de quaisquer outros produtos ou serviços, é realizado por meio de concorrência pública, segundo os preceitos da Lei de licitações (Lei 8666/93), podendo ser auditada pelos órgãos competentes (Tribunal de Contas, Ministério Público)

Por tudo isto, opinamos pela rejeição do Projeto de Lei n.º 1.120, de 2011 e do substitutivo apresentado.

Sala da Comissão, em 05 de dezembro de 2012.

Deputado Hugo Leal
PSC/RJ