

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 922, DE 2011

Dispõe sobre as penalidades de trânsito e sobre as consequências decorrentes de infração verificada por aparelho eletrônico, equipamento audiovisual, fotográfico ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, e dá outras providências.

Autor: Deputado Pauderney Avelino

Relator: Deputado Mário Negromonte

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Pauderney Avelino, pretende alterar vários dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regular as infrações verificadas por dispositivo de fiscalização eletrônica.

Para tanto, altera o inciso VI do art. 21, para restringir a aplicação de multas pelos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados e Municípios às infrações por excesso de peso, dimensões ou lotação dos veículos e àquelas relacionadas a obras e eventos na via pública. Modifica o art. 218 para estabelecer que a infração por excesso de velocidade só poderá ser aplicada quando a velocidade for medida por meio de lombada eletrônica, que por sua vez só poderá ser instalada com o propósito de prevenção de acidentes e controle de tráfego.

Altera também o art. 256, para determinar que as infrações registradas por equipamentos de fiscalização eletrônica, exceto

lombadas eletrônicas, não devem gerar efeitos pecuniários, mas apenas a pontuação correspondente à infração cometida e as medidas administrativas pertinentes, quando for o caso.

Faz uma importante mudança nos arts. 261 e 263, pois define que a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de dezoito pontos e que a cassação da Carteira Nacional de Habilitação – CNH – será aplicada quando ele atingir a marca de cinquenta pontos. No caso de reincidência na penalidade de cassação, o condutor ficará impedido de requerer a CNH pelo período de cinco anos.

A alteração do art. 280 proíbe a instalação de qualquer mecanismo que não atenda aos requisitos objetivos de necessidade e adequação estabelecidos no Código. As infrações verificadas pelos sistemas eletrônicos serão nulas se os aparelhos forem instalados sem estudo que comprove a sua necessidade e adequação.

Acrescenta, ainda, os arts. 280-A e 280-B. O primeiro define que os órgãos de trânsito deverão publicar, trimestralmente, na internet ou em jornal de grande circulação, a relação de todos os radares e lombadas eletrônicas que estiverem em funcionamento. O outro artigo proíbe a operação dos radares por entidades privadas, bem como a celebração de contrato com cláusula de pagamento baseado em valores de multas arrecadadas.

Por fim, altera o art. 320 para permitir que o percentual das multas arrecadadas transferido ao fundo nacional administrado pela União possa ser aplicado também na manutenção e melhoramento das rodovias federais. A utilização dos recursos em desacordo com o CTB sujeita os gestores às penalidades dispostas no Código Penal.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise já recebeu, nesta Comissão, parecer contrário apresentado pelo ilustre Deputado Camilo Cola, embora não tenha chegado a ser apreciado. Em virtude de nossa concordância com o

tratamento dado à matéria pelo nobre Relator que nos antecedeu na análise da proposição, resolvemos adotar os termos do voto por ele apresentado, conforme descrito a seguir.

“O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Pauderney Avelino, propõe várias alterações no texto do Código de Trânsito Brasileiro, para regular as infrações verificadas por dispositivo de fiscalização eletrônica, bem como a aplicação das penalidades decorrentes. A proposta de modificação mais importante estabelece que, dos dispositivos eletrônicos, apenas as infrações registradas por lombadas eletrônicas poderão gerar efeitos financeiros, ou seja, multas de trânsito. Pelo projeto as infrações verificadas por radares fixos e móveis não gerariam punições pecuniárias, mas apenas pontuação na Carteira Nacional de Habilitação. Argumenta o autor que os radares são instalados sem qualquer preocupação com a segurança do trânsito e estão sendo utilizados como verdadeiras armadilhas para alimentar os cofres públicos.

Em nosso entender, o autor tem, de fato, razões para preocupar-se com a cobrança exagerada de multas de trânsito registradas por meio dos equipamentos eletrônicos, pois muitas vezes a instalação dos chamados “pardais” ocorre sem os critérios técnicos necessários. Retirar a eficácia desses dispositivos, entretanto, não nos parece ser a solução adequada para o caso.

A quantidade de acidentes de trânsito no Brasil revela uma verdadeira tragédia, com milhares de mortos, principalmente jovens. Outras centenas de milhares de pessoas são feridas nas mesmas circunstâncias. Do ponto de vista legislativo, algumas medidas foram tomadas com o intuito de reduzir o número e a gravidade dos acidentes de trânsito, como o aumento das penalidades, com a entrada em vigor do atual Código de Trânsito, em 1998, e a aprovação da Lei nº 11.705, conhecida como “Lei Seca”, no ano de 2008.

Se os números atuais de desastres automobilísticos são ainda alarmantes, imaginem o que estaria ocorrendo se o legislador não tivesse determinado punições mais severas para as infrações e os governos não tivessem investido na instalação dos dispositivos de fiscalização eletrônica. Apesar de não serem perfeitos, temos que admitir que os equipamentos de fiscalização eletrônica têm sido eficazes no patrulhamento do tráfego, no intuito de inibir o excesso de velocidade e os avanços de sinais dos veículos, principalmente no meio urbano.

As demais modificações propostas pelo projeto coadunam-se com seu objetivo principal de restringir a repercussão das infrações registradas por radar, e dessa forma não poderíamos concordar com o seu mérito.

Até mesmo a alteração proposta para o art. 320, que trata da distribuição dos recursos arrecadados com as multas de trânsito, quer nos parecer equivocada. Esse entendimento decorre do fato de que o autor abre o leque de possibilidades de aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET, permitindo que eles sejam utilizados para manutenção e melhoramento das vias de trânsito federais. Ora, se os recursos do FUNSET destinados à segurança e educação estão aquém do necessário para motivar uma redução significativa de acidentes automobilísticos, sua pulverização de nada contribuirá para que as metas de diminuição de desastres sejam alcançadas, pelo contrário, impedirá o desenvolvimento de ações mais complexas e com resultados mais duradouros.”

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 922, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado Mário Negromonte
Relator