



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.152-A, DE 2012 **(Do Sr. Edinho Araújo)**

Acrescenta dispositivos ao art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. MAURO LOPES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I – Projeto Inicial

II – Na Comissão de Viação e transportes:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão
- Votos em separado (2)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O artigo 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes parágrafos:

“Art. 280.....

§ 5º A infração prevista no artigo 218 deste Código poderá ser caracterizada por meio da aferição da velocidade instantânea desenvolvida pelo veículo no local da constatação ou através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

§ 6º Na hipótese da caracterização da infração prevista no artigo 218 deste Código, for através do cálculo da velocidade média, considerar-se-á como local do cometimento da infração o local do término do percurso controlado.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança Viária, oportunidade em que os Estados deverão esgotar seus esforços no sentido de diminuir significativamente o número de vítimas de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, o número de mortes.

Evidências decorrentes de estudos científicos alicerçam a convicção da comunidade técnica mundial de que o excesso de velocidade é uma das infrações que possui – simultaneamente – duas características determinantes para uma

violenta redução da segurança viária: potencializa o risco do acidente e também potencializa sua gravidade.

A infração de excesso de velocidade é matriz geradora de outras infrações de trânsito, pois o condutor que excede a velocidade máxima estabelecida para a via raramente não comete outras infrações de circulação que também rebaixam o nível da segurança do trânsito como, por exemplo, deixar de guardar distância frontal de segurança entre o seu veículo e os demais.

Da mesma forma está comprovado que, quanto maior é a dispersão das velocidades entre os veículos circulando numa mesma corrente de tráfego, maior é o risco de acidentes.

Embora seja de difícil determinação e quantificação - em razão da complexidade do fenômeno e à diversidade de situações possíveis -, existem estudos que indicam que, mantendo inalterados outros fatores influentes, reduções de 1 km/h nas velocidades médias praticadas podem resultar em diminuições na ordem de 3% na frequência de acidentes e de 5% no número de mortos e vítimas graves.

O presente Projeto de Lei tem o escopo de ampliar as possibilidades de controle, incluindo a fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da “velocidade média”, ou seja, a razão entre a distância percorrida pelo veículo e o tempo decorrido.

Na prática, além do habitual controle de velocidade num ponto específico da via dotado de medidor de velocidade, cria-se a possibilidade jurídica de monitorar a velocidade de um veículo num determinado percurso.

Uma alteração legislativa neste sentido incrementará a eficiência e a eficácia da fiscalização do excesso de velocidade, o que contribuirá significativamente para a redução do número e da gravidade dos acidentes de trânsito.

Esta medida também influtirá diretamente na mudança comportamental do motorista, pois a sensação de ter sua velocidade desenvolvida fiscalizada pontualmente e também por trechos produzirá um maior sentido de responsabilidade, aumentando a “probabilidade percebida”, ou seja, a percepção de que poderá sofrer punições, que é o que de fato influencia inicialmente a credibilidade das normas legais.

A possibilidade jurídica da fiscalização do descumprimento dos limites máximos de velocidade através do cálculo da “velocidade média” já é realidade nos países da União Europeia como, exemplificativamente, Itália e Portugal (artigos 141 e 142 do *Códice Della Strada*; e artigos 27, 28, 145 e 146 do *Código da Estrada*, respectivamente).

É sabido que o tema “fiscalização de excesso de velocidade” é sempre um tópico polêmico, ainda mais quando se propõe a implantação de uma nova sistemática de fiscalização. Na Europa não foi diferente.

Porém, o fato é que experiências internacionais comprovaram que a efetividade desta metodologia é um sucesso.

Exemplo emblemático do impacto da redução de acidentes de trânsito é o da Itália. Em 2004 foi desenvolvido pela *Autostrade per l'Italia* um sistema que detecta a velocidade média dos veículos. Tal sistema – que é integralmente gerido pela *Polizia Stradale* – foi denominado *Safety Tutor*.

Este sistema detecta a velocidade média desenvolvida pelo veículo em trechos de extensão variada conforme as características da via.

Os resultados obtidos naquele País são impressionantes: nos primeiros 12 meses de funcionamento do sistema foram registradas reduções de 51% no número de fatalidades, 27% dos acidentes com feridos e, ainda, redução de 19% do total de acidentes nas rodovias italianas (<http://www.autostrade.it/assistenza-al-traffico/tutor.html>, acessado em 14 de setembro de 2011).

Segundo a *Polizia Stradale* os resultados favoráveis deram continuidade pois, quase três anos de seu uso, o sistema foi responsável pela redução de 50% do número de mortes nas rodovias (<http://www.poliziadistato.it/articolo/11176/>, acessado em 14 de setembro de 2011).

Atualmente o *Safety Tutor* é utilizado em larga escala nas rodovias, mas também é utilizado em alguns trechos urbanos.

Assim, se aplicado no Brasil e considerando os índices conquistados nos países acima referidos (com uma média de 50% de redução), poderíamos “salvar” 20.305 vidas, já que em um levantamento divulgado pelo Ministério da Saúde, em 04 de novembro

de 2011, elaborado com base em dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), o Brasil registrou no ano passado 40.610 vítimas fatais no trânsito, um aumento de quase 25% em relação ao registrado nove anos antes, em 2002, quando 32.753 morreram.

Desta forma, da análise de experiências internacionais – incluindo aí seus erros e acertos, além de sua conformação à realidade brasileira – sobre políticas de inovação com o intento de sugerir propostas que tenham impacto para a gestão pública contemporânea de um trânsito mais seguro, são especialmente importantes como ensinamento para a formulação legislativa efetivamente adequada aos nossos valores e cenários visando – numa perspectiva realista - reduzir os dramas sociais e econômicos produzidos pelos acidentes de trânsito em nossa Nação.

O presente Projeto tem a finalidade de auxiliar no início de um círculo virtuoso na vida de nossa Instituição Republicana para o oferecimento de um trânsito mais seguro aos nossos concidadãos.

Pela importância social da futura norma, esperamos o acatamento dos nobres pares.

Sala das Sessões, em 7 de fevereiro de 2011.

Deputado EDINHO ARAÚJO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
**CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES**
.....

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: ([“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#))

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento):

Infração - média;

Penalidade - multa; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#))

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento):

Infração - grave;

Penalidade - multa; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#))

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação. ([Inciso acrescido pela Lei nº 11.334, de 25/7/2006](#))

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

I - tipificação da infração;

II - local, data e hora do cometimento da infração;

III - caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;

IV - o prontuário do condutor, sempre que possível;

V - identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;

VI - assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

§ 3º Não sendo possível a autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade no próprio auto de infração, informando os dados a respeito do veículo, além dos constantes nos incisos I, II e III, para o procedimento previsto no artigo seguinte.

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Seção II

Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 281. A autoridade de trânsito, na esfera da competência estabelecida neste Código e dentro de sua circunscrição, julgará a consistência do auto de infração e aplicará a penalidade cabível.

Parágrafo único. O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente:

I - se considerado inconsistente ou irregular;

II - se, no prazo máximo de trinta dias, não for expedida a notificação da autuação. [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998\)*](#)

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Edinho Araújo, pretende inserir dois dispositivos no art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. O objetivo do PL é estabelecer que a infração por excesso de velocidade também pode ser caracterizada através do cálculo da velocidade média, constituída pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

O autor justifica que a caracterização de excesso de velocidade por meio do cálculo da velocidade média em determinado trecho já está sendo utilizado na Europa, em países como Itália e Portugal. De acordo com os dados apresentados, a implantação do sistema em rodovias reduziu pela metade o número de mortos e em 27% o número de feridos em acidentes de trânsito. Por essa razão, segundo ele, deveria também ser aplicado no Brasil.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Edinho Araújo, altera o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer uma nova forma de apuração de infração por excesso de velocidade. De acordo com o Projeto, esse tipo de infração também poderá ser caracterizada com base na velocidade média imprimida no trecho, constituída pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

A medição da velocidade média é resultado da aplicação de uma nova tecnologia que está sendo utilizada ainda de forma experimental em alguns países da Europa. Lá as autoridades de trânsito tem aplicado esse método em algumas rodovias, na maioria das vezes concedidas, onde é possível fazer o controle de entrada e saída dos automóveis em determinado trecho. O horário de entrada e saída naquele segmento fica registrado, permitindo que se faça o cálculo da velocidade média e, em caso de excesso, se aplique a multa correspondente.

A proposição pretende, portanto, introduzir no ordenamento jurídico brasileiro a possibilidade de utilização de uma nova sistemática, para permitir que seja imposta multa por excesso de velocidade, com base na velocidade média que o veículo desenvolveu na via. No Brasil, sabe-se que testes preliminares foram realizados no Estado de São Paulo.

Após o exame do PL nº 3.152/12, apresentei, primeiramente, parecer contrário à proposta. No entanto, a discussão desta matéria no plenário da Comissão de Viação e Transportes trouxe novos elementos à minha consideração, quanto ao mérito, que justificam a revisão do parecer inicialmente apresentado.

No meu relatório ressaltai que, por se tratar de uma tecnologia ainda experimental, estaria sujeita a falhas que poderiam causar prejuízos injustificados aos condutores brasileiros. Além disso, relatei a minha preocupação com a possibilidade de implantação desses equipamento sem a devida justificativa apenas para beneficiar empresas de prestação de serviços de fiscalização de trânsito, como já ocorreu com a instalação de barreiras eletrônicas e “pardais”.

No debate nesta Comissão, entretanto, essas minhas inquietações foram aplainadas com o argumento de que os sistemas já implantados em outros países utilizam tecnologia de ponta e não sofrem interferência direta dos agentes de trânsito. Isso dificultaria sobremaneira a ocorrência de falhas que

poderiam prejudicar os condutores. Além disso, resolvi acatar a proposta de efetuar uma mudança também no art. 218 do Código de Trânsito para deixar mais clara a possibilidade de aplicação de multa por excesso de velocidade medida em determinado trecho.

Assim, acolhendo as sugestões dos nobres pares, decidimos reformular o nosso parecer. Desse modo, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 3.152, de 2012, com a emenda que propomos em anexo.

Sala da Comissão, em 2 de outubro de 2013.

Deputado Mauro Lopes

Relator

EMENDA Nº 1

Inclua-se o Art. 2º no projeto de lei em epígrafe com a seguinte redação:

Art. 2º o *caput* do art. 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho determinado, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

.....”(NR)

Sala da Comissão, em 2 de outubro de 2013.

Deputado Mauro Lopes

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.152/2012, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes. Os Deputados Hugo Leal e Milton Monti apresentaram voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Jesus Rodrigues, Washington Reis e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Ângelo Agnolin, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Fátima Pelaes, Geraldo Simões, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Mauro Mariani, Milton Monti, Newton Cardoso, Osvaldo Reis, Paulão, Pedro Fernandes, Rodrigo Maia, Vanderlei Macris, Zoinho, Arolde de Oliveira.

Sala da Comissão, em 7 de maio de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

PROJETO DE LEI Nº 3.152, DE 2012

Acrescenta dispositivos ao art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

EMENDA Nº ADOTADA PELA COMISSÃO

Inclua-se o Art. 2º no projeto de lei em epígrafe com a seguinte redação:

Art. 2º o *caput* do art. 218 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho determinado, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

.....”(NR)

Sala da Comissão, em 7 de maio de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

Com amparo no Regimento Interno desta Casa, defendo redação diversa daquela apresentada pelo Senhor Relator em seu PARECER REFORMULADO, ainda que comungando do mesmo sentimento que levou Sua Excelência a aprovar o projeto de lei em tela.

No que tange ao Relatório apresentado pelo Deputado Mauro Lopes, na condição de Relator da matéria nesta Comissão, não há reparos a fazer.

Não obstante, quanto ao teor expresso no seu voto, entendo, s.m.j., não corresponder ao intuito do Autor da proposição, Deputado Edinho Araújo, ao propor, expressamente, a aferição da infração mediante equipamento que registre a velocidade instantânea desenvolvida pelo veículo no local da constatação ou através do cálculo da velocidade média, constituído pela razão entre a distância percorrida pelo veículo na via e o tempo decorrido.

Desconsiderando o desiderato do Autor, razão maior da sua propositura, propôs o Senhor Relator redação, na forma de emenda, reduzindo tal escopo a uma redação genérica, mediante a aferição por “instrumento ou equipamento hábil”.

Visando recompor o texto, em discrepância com a proposição original, ofereço proposta que aperfeiçoa a redação dada ao art. 218 do Capítulo XV – Das Infrações, do Código de Trânsito Brasileiro.

Primeiramente, impõe-se que fiscalização de velocidade não se dê apenas em local exato da infração, mas que seja feito levantamento de trecho percorrido. É de notório conhecimento que os condutores de veículos automotores, que trafegam em velocidade acima da via, a contumaz prática do freamento próximo de equipamentos de controle de velocidade (caetanos, instalados juntos aos semáforos; pardais, instalados em postes; as lombadas eletrônicas; radares móveis, operados por policiais rodoviários).

É nesse sentido que o Autor apresentou sua proposição, e é nesse diapasão que sustento minha divergência com o Senhor Relator. Ora, se há tecnologia disponível que possibilita o registro da velocidade média do veículo entre determinado ponto “A” e o ponto “B” de uma via, capaz de frear, não o veículo frente ao equipamento de controle de velocidade, mas da prática contumaz por parte do motorista, de modo a garantir o respeito à velocidade máxima estabelecida para a via, aferível por trecho, pergunta-se: porque não adotá-la? – Persevero na adoção, sem desmerecer ou banir o uso dos demais instrumentos ou equipamentos hábeis reconhecidos.

Ademais, considerando as características da tecnologia, limitamos, para fins de fiscalização, que esta se dê em rodovias e estradas, não podendo haver mais de uma autuação para cada abordagem e, ainda, remetendo ao CONTRAN a edição de

norma complementar definindo os procedimentos a serem adotados.

Outra medida que se impõe, com a devida vênia dos nobres Pares, assenta-se na mudança no modo de gradação do excesso de velocidade, haja vista que, nos termos atuais da redação dada ao art. 218 do Código de Trânsito Brasileiro, a pessoa flagrada em velocidade de 36 km/h em trecho de 20 km/h, por exemplo, está cometendo infração gravíssima e sujeita a suspensão do direito de dirigir e recolhimento sumário da CNH, num evidente excesso. Paradoxalmente, pessoa flagrada a 140 km/h em trecho de 80 km/h estará cometendo mera infração grave, no que parece brandura excessiva. Estas verdadeiras anomalias estão sendo corrigidas por meio da gradação das multas a partir de valores definidos de velocidade acima da máxima permitida e não, como na Lei vigente, por meio de percentuais.

Por isso propugno redação estabelecendo que nos casos de velocidade superior à máxima permitida:

- a) em até 10 km/h, seja essa infração considerada “leve”, sujeitando o infrator à multa;
- b) em mais de 10 km/h até 20 km/h, seja considerada “média”, sujeitando o infrator à multa;
- c) em mais de 20 km/h até 30 km/h, seja considerada “grave”, sujeitando o infrator à multa;
- d) em mais de 30 km/h até 50 km/h, seja considerada “gravíssima”, sujeitando o infrator a três vezes ao valor da multa, além da suspensão do direito de dirigir;
- e) em mais de 50 km/h, seja considerada “gravíssima”, sujeitando o infrator a cinco vezes ao valor da multa, bem como da suspensão do direito de dirigir.

É de se observar que na nova sistemática que ora proponho as penalidades tornam-se mais duras para os excessos de velocidades, aquelas que impliquem em maior risco ou até de risco extremo, e mais brandas para as pequenas variações.

Esclareço, ainda, que não estão sendo propostas medidas de apreensão automática de CNHs por razões de ordem jurídica e de ordem pragmática. A de ordem jurídica reside na necessidade de garantir o direito de defesa e o devido processo legal. A de ordem prática, por conseguinte, repousa nas dúvidas e nas dificuldades operacionais na aplicação da medida de retenção de CNH enfrentadas pelos órgãos executivos de trânsito que, muitas vezes, se veem obrigados a parar de realizar o trabalho de fiscalização para resolver o problema da destinação de um ou dois veículos cujos proprietários foram impedidos de prosseguir viagem.

Diante do exposto, utilizo-me da faculdade assegurada regimentalmente, para expor opinião convergente com a do Senhor Relator no que concerne ao voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei n.º 3.152, de 2012, porém, divergente quanto à

redação final, razão pela qual ofereço Substitutivo que acompanha o presente VOTO EM SEPARADO.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2013.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/ RJ

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.152/2012

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, no tocante à aferição do excesso de velocidade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do art. 218 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, no tocante à aferição do excesso de velocidade, que passam a ter a seguinte redação:

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local ou trecho, constatada nos registros do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo ou medida por instrumento ou equipamento hábil:

I - quando a velocidade for superior à máxima permitida em até 10 km/h:

Infração - leve;

Penalidade – Multa;

II - quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 10 km/h até 20 km/h:

Infração - média;

Penalidade – Multa;

III - quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 20 km/h até 30 km/h:

Infração - grave;

Penalidade – Multa;

IV - quando a velocidade for superior à máxima permitida em mais de 30 km/h até 50 km/h:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e suspensão do direito de dirigir;

V - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50 km/h:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir.

Parágrafo único. Para a fiscalização com base em registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo:

I - a fiscalização somente poderá ser efetuada em rodovias e estradas;

II - não haverá mais de uma autuação para cada abordagem;

III – para fins de registro, o local, data e hora do cometimento da infração será considerado como sendo o da abordagem; e,

IV - será editada norma complementar pelo CONTRAN definindo os procedimentos de fiscalização.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor no dia 1º do sexto mês após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2013.

Deputado **Hugo Leal**

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO MILTON MONTI

I – RELATÓRIO

Trata-se do PL 3.152, de 2012, tendo o ilustre relator proferido parecer pela rejeição do mesmo alegando, em suma, que não existem estudos ou experimentos que

comprovem a eficácia da nova metodologia no Brasil. Justifica ainda que o mesmo poderia apresentar falhas no sistema ou brechas que possibilitem a corrupção dos agentes envolvidos.

É o relatório.

II – VOTO

Segundo entendimento do relator Deputado Mauro Lopes, o presente projeto deveria ser rejeitado tendo em vista que a metodologia proposta ainda está em fase experimental em alguns países da Europa sendo que, na maioria das vezes, em trechos concedidos, onde é possível fazer o controle de entrada e saída de automóveis em determinado trecho e que, no Brasil, existem apenas testes preliminares no Estado de São Paulo. Que não tivemos acesso a estudos ou experimentos conclusivos sobre os impactos da aplicação dessa metodologia em território brasileiro.

Acrescenta ainda que, a implantação dessa metodologia pode gerar cobrança exagerada de multas de trânsito, destacando que *“num passado recente foram registrados inúmeros casos de conluio entre agentes públicos e empresas fornecedoras, com vista a implantar radares em locais injustificados, apenas com a finalidade de proporcionar benefícios financeiros ilegais a vendedores e compradores”*.

Sem razão contudo.

O PL em análise, de autoria do Deputado Edinho Araújo, que pretende alterar o CTB com o objetivo de estabelecer que a infração por excesso de velocidade também possa ser caracterizada através do cálculo da velocidade média, cuida de importante tema, diretamente relacionado à segurança no trânsito.

Não há dúvidas de que a experiência internacional comprova a efetividade e o sucesso da metodologia proposta, conforme o exposto na Justificação do PL, entretanto, no Brasil, lamentavelmente, há carência de

estudos a respeito, mesmo porque o CTB não possibilita esta ferramenta, afastando as experiências a respeito. Vale lembrar que o controle de velocidade média era perfeitamente possível pelo ordenamento jurídico anterior, porém, à época tal modelo era manual, com uso de cronômetro e binóculos, e operados pelo agente de trânsito.

Em contrapartida, evidências decorrentes de estudos científicos alicerçam a convicção da comunidade técnica mundial de que o **excesso de velocidade potencializa o risco do acidente e também a sua gravidade**. Neste sentido, **toda e qualquer medida de controle da velocidade e que confira maior efetividade à fiscalização deve ser priorizada**, notadamente para que o **Brasil possa diminuir de forma significativa os acidentes de trânsito e, assim, cumprir as metas da Década de Ações para a Segurança Viária (2011-2020), proclamada pela ONU**.

Em que pesem os argumentos em contrário apresentados pelo Deputado Mauro Lopes, em nosso entender, a **configuração do nosso sistema de fiscalização de tráfego pode (e deve) ser complementada pela metodologia proposta**, pois os mecanismos de fiscalização propostos baseiam-se no emprego de moderna tecnologia, o que, por **consequência, diminui consideravelmente as possibilidades de falhas do sistema (se corretamente empregada) ou das ditas "brechas" para a corrupção dos agentes envolvidos**.

Não há que se cogitar a mencionada "cobrança exagerada de multas de trânsito". Tal argumento não pode ser utilizado como impeditivo desta alteração no CTB. No cenário brasileiro atual deve-se pensar, sobretudo, em se conferir maior efetividade à fiscalização, especialmente da velocidade, de modo a produzir no motorista a sensação de controle, aumentando a probabilidade percebida, ou seja, a percepção de que poderá sofrer punição pela inobservância das regras de trânsito. Não se trata de uma autuação compulsória por quem passa pelo local, mas ao contrário, apenas àqueles que DESOBEDECEM a legislação e insistem em conduzir veículo acima da velocidade permitida.

É importante frisar ainda que **o controle de velocidade média é mais justo ao condutor** que por uma razão qualquer excede a velocidade, podendo retomar ao padrão autorizado sem riscos de ser autuado. A alteração da legislação é também uma forma pedagógica de contribuir com a mudança de comportamento dos condutores, criando uma cultura de obediência à sinalização de velocidade nas vias por onde tais equipamentos forem instalados.

A inserção desta alteração não impede a fiscalização já em vigor, não havendo dificuldade em fiscalizar velocidade nos locais onde a tecnologia não for empregada.

Por isso, data maxima venia, do respeito e consideração com o nobre relator deputado Mauro Lopes, entendo que passou da hora de tratarmos o Código Brasileiro de Trânsito com mais zelo e rigor, cabendo ao CONTRAN, em caso de aprovação do projeto de lei, como de resto dispõe o próprio CTB, encontrar o melhor sistema para dar efetividade à alteração proposta, além de criar campanhas informativas e educativas para a sociedade em relação a essa nova metodologia.

Por outro lado, com relação à alegação do nobre relator de que a nova metodologia pode trazer falhas ou brechas que possibilitem a corrupção de agentes envolvidos, mister se faz explicitar que, a medição, tal como ocorre hoje, somente poderá ser feita por equipamentos eletrônicos de alta precisão, que não terão a interferência direta, ou manuseio de agentes.

Ademais, mesmo que assim não o fosse, não podemos tirar a credibilidade desses agentes, mesmo porque, as suas declarações gozam de presunção de veracidade, sendo por outro lado, meio de prova idônea, como vêm decidindo reiteradamente nossos Tribunais, em especial o Superior Tribunal de Justiça (HC 96665/ES-DJE 13/10/2009).

Ante o exposto, meu voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.152, de 2012.

Sala da Comissão, em 26 de novembro de 2012.

Deputado MILTON MONTI

FIM DO DOCUMENTO