



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.340-A, DE 2015 **(Do Sr. Goulart)**

Proíbe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel - radar móvel; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relatora: DEP. CHRISTIANE DE SOUZA YARED).

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 da relatora
- Substitutivo oferecido pela relatora
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta lei proíbe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel – radar móvel.

Art. 2º É vedado aos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios o uso de dispositivo registrador de velocidade do tipo móvel, cuja fiscalização seja realizada nos veículos dos órgãos de trânsito em movimento.

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

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem como objetivo eliminar com uma prática recorrente dos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, a instalação de radar móvel, “armadilhas” destinadas a cumprir com o poder arrecadatório das autoridades de trânsito do País. Essa prática enaltece a punição pecuniária em detrimento do caráter educativo.

Exemplo mais recente dessa prática tem acontecido na cidade de São Paulo, onde está sendo instalados radares nos ônibus de transporte público coletivo. Isso demonstra o poder da indústria das multas, de modo a inovar com suas práticas arrecadadoras sem demonstrar qualquer contrapartida no que tange a redução dos índices de violência no trânsito, objetivo central das políticas de trânsito.

A administração pública tem o dever de transparência, isto é, seus atos devem ser levados ao conhecimento da população. Portanto, não se pode admitir essa conduta obscura de se fiscalizar o trânsito, punindo o condutor por meio da arrecadação, em vez de educar com o objetivo de se conscientizar com a construção de um trânsito seguro.

Sendo assim, o radar móvel cria um clima de insegurança jurídica nas relações do Estado, por meio do excesso do poder de polícia estatal, e a conduta dos motoristas. Nesse caso o poder fiscalizatório está com a função de arrecadar recursos, de modo a fortalecer a indústria da multa, sem qualquer relação com a redução dos índices de violência no trânsito.

Desse modo, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação desta proposição que tem como finalidade eliminar com um instrumento da “indústria da multa”, o radar móvel, “armadilhas” de trânsito cuja finalidade precípua é arrecadar, em vez de solidificar o caráter educativo da atuação estatal na preservação da segurança de trânsito.

Sala das sessões, 20 de outubro de 2015.

Deputado **GOULART**
PSD/SP

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Goulart, proíbe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel – radar móvel. De acordo com a proposição, é vedado aos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios o uso de dispositivo registrador de velocidade do tipo móvel, cuja fiscalização seja realizada nos veículos dos órgãos de trânsito em movimento.

A proposta do autor visa, segundo seus argumentos, “eliminar com uma prática recorrente dos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, a instalação de radar móvel, ‘armadilhas’ destinadas a cumprir com o poder arrecadatório das autoridades de trânsito do País”. Ele acrescenta que “essa prática enaltece a punição pecuniária em detrimento do caráter educativo”, destacando que na cidade de São Paulo estão sendo instalados radares nos ônibus de transporte público coletivo.

O assunto fiscalização de velocidade sempre é um tema que acirra os ânimos, seja dos que defendem a fiscalização como meio de redução de acidentes, seja dos que entendem que esse tipo de fiscalização tem o viés arrecadatório. Assim, o tema é relevante e merece a atenção desta Comissão.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Goulart, veda aos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios o emprego de dispositivo registrador de velocidade do tipo móvel.

É importante lembrar que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já estabelece regras para a fiscalização de velocidade por meio da Resolução nº 396/2011, destacando-se a exigência de estudos técnicos prévios à instalação de radares fixos e a sinalização.

Quanto aos radares móveis, o § 1º do art. 6º da Resolução do Contran define que a fiscalização com esses equipamentos somente pode ser realizada em vias rurais e vias urbanas de trânsito rápido (que são aquelas que não possuem interseção em nível) sinalizadas com placa de regulamentação do limite de velocidade em trechos onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores que 5 km (cinco quilômetros). Da leitura desse dispositivo, verifica-se que a conduta do órgão de trânsito da cidade de São Paulo conforme informação do autor seria irregular.

Nesse contexto, estabelecer regras no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é o caminho mais adequado a ser seguido, porque dará maior estabilidade jurídica a esse tipo de fiscalização, deixando as regras específicas a serem estabelecidas pelo Contran. Assim, convém tratar não só dos radares móveis, mas também das regras gerais de fiscalização de velocidade.

Para essa finalidade, é importante destacar que o excesso de velocidade constitui um grande problema em nosso país. Quando associado ao consumo de álcool ou outras drogas e à ultrapassagem indevida, é a maior causa de mortalidade no trânsito. Quanto maior a velocidade, maior o dano no veículo e a lesão na pessoa.

A Organização Mundial da Saúde (OMS), em sua publicação “Prevenções de Lesões Causadas pelo Trânsito: Manual de Treinamento¹”, a respeito dos efeitos da velocidade na ocorrência e na severidade das colisões, destaca que “um aumento médio na velocidade em 1 km/h está associado a um aumento em 3% no risco de uma colisão produzir lesões”. “Em colisões graves, [...] um aumento médio em 1 km/h na velocidade aumenta em 5% o risco de colisões graves ou fatais. “Para os ocupantes de um automóvel, a uma velocidade de impacto de 80 km/h, a probabilidade de morrer em uma colisão é 20 vezes maior que a uma velocidade de impacto de 30 km/h”. “Pedestres têm 90% de chance de sobreviver a uma colisão de um veículo que circula a uma velocidade igual ou abaixo de 30 km/h, mas, em um impacto a uma velocidade igual ou acima de 45 km/h as chances de sobrevivência ficam abaixo de 50%”. “A probabilidade de um pedestre morrer aumenta 8 vezes quando a velocidade de impacto do veículo aumentar de 30 km/h para 50 km/h”.

No mesmo Manual de Treinamento, para uma gestão e controle eficaz da velocidade do veículo, a OMS recomenda diversas estratégias, destacando-se as que determinam que é necessário “*estabelecer os limites de velocidade e assegurar seu cumprimento*” (grifamos) e “*colocar as placas de sinalização em locais visíveis para que os condutores saibam quais as velocidades permitidas nas diferentes vias ou trechos dessas vias*”. Assim, não basta estabelecer os limites, é necessário sinalizar e fiscalizar, e para essa medida os instrumentos são os radares, em todas as suas modalidades. Não é possível falar em segurança no trânsito sem fiscalizar o cumprimento dos limites de velocidade. Por isso, a norma a ser editada deve levar em consideração essas questões, sob pena de, para resolver uma irregularidade praticada por alguns órgãos de trânsito, colocarmos em risco a segurança como um todo.

No Brasil, para o estabelecimento dos limites de velocidade estabelecemos dois critérios. Ambos estão contidos no art. 61 do CTB. No **caput** do artigo há previsão de que “a velocidade permitida para a via será indicada por meio

¹ Organização Mundial da Saúde. Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito: Manual de Treinamento. 2011. Disponível em: http://bvsm.s.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf. Acesso em 4 maio 2016.

de sinalização” e no § 1º define limites de velocidade “onde não existir sinalização regulamentadora”. Assim, ainda que não haja sinalização, o condutor tem o conhecimento a respeito dos limites máximos a serem desenvolvidos, normalmente superiores aos trechos onde existe a sinalização regulamentadora dos limites. Pela Lei, onde não houver sinalização, os limites em rodovias são os seguintes: a) em rodovias de pista dupla, 110 km/h para veículos leves e 90 km/h para os veículos pesados; b) em rodovias de pista simples, 110 km/h para veículos leves e 80 km/h para veículos pesados.

Diante do exposto, não é possível que adotemos qualquer medida que coloque em risco em segurança no trânsito, especialmente quando o nosso país participa de um esforço global pela redução de mortos e feridos. Não obstante, entendemos, conforme já exposto, que é necessário estabelecer regras gerais para a fiscalização de velocidade, nos seguintes termos:

1) exigência da sinalização de velocidade e da informação da fiscalização quando instalados radares fixos em qualquer via;

2) vedação da possibilidade de fiscalização com radares móveis em vias urbanas e trechos urbanos de vias rurais, considerando que esse tipo de equipamento precisa de que os limites sejam os mesmos num trecho mínimo de 5 km, o que somente é possível em vias rurais, conforme regulamentação atual contida na Resolução Contran nº 396/2011;

3) previsão de a fiscalização realizada em desacordo com essas regras ensejará a anulação dos autos de infração lavrados;

4) Definição de veículos leves e veículos pesados em substituição aos veículos mencionados no art. 61 de forma a facilitar a sinalização regulamentar;

5) necessidade de sinalização ao longo das rodovias com a informação “rodovia fiscalizada por radar” ou similar;

Por fim, considerando a relevância do tema, propomos a aprovação do PL 3340/2015, nos termos do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2017.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PR-PR

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 3.340 DE 2015.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para estabelecer as diretrizes para a fiscalização de velocidade.

Art. 1º Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para estabelecer as diretrizes para a fiscalização de velocidade.

Art. 2º O art. 61 da Lei nº 9.503 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 61.

§ 1º

.....:

II - nas vias rurais:

a)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para VEÍCULOS LEVES, incluindo automóveis, camionetas, caminhonetes, utilitários, triciclos motorizados e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para VEÍCULOS PESADOS;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para VEÍCULOS LEVES, incluindo automóveis, camionetas, caminhonetes, utilitários, triciclos motorizados e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para VEÍCULOS PESADOS;

.....

§ 3º A fiscalização de velocidade nas vias deverá observar as seguintes diretrizes, conforme regulamentação do Contran:

a) quando utilizado aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade do tipo fixo, o local deverá ser precedido de sinalização regulamentadora dos limites estabelecidos acompanhada da informação sobre a existência da fiscalização;

b) em vias urbanas e trechos urbanos de vias rurais, é vedada a utilização de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade do tipo móvel, assim entendido como aquele em que a fiscalização é realizada nos veículos dos órgãos de trânsito em movimento.

c) nas rodovias, sinalizadas com limite de velocidade único, deverá ser concedida tolerância de 10%, acima do limite estabelecido, aos veículos leves, descontada a margem de erro do equipamento;

d) sempre que for necessária a redução do limite de velocidade por razões de segurança em locais como cruzamentos, pontes, viadutos, próximo a escolas, hospitais e com grande movimentação de pedestres, deverá ser utilizado equipamento medidor de velocidade com dispositivo de imagem que informe aos condutores a velocidade desenvolvida, nos termos de regulamento;

e) ao longo das rodovias deverá ser instalada sinalização com a informação “rodovia fiscalizada por radar” ou similar;

f) a fiscalização realizada em desacordo com este parágrafo ensejará a anulação dos autos de infração lavrados.” (NR)

Art. 3º Esta entra em vigor 180 dias após a publicação.

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2017.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PR-PR

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.340/2015, com substitutivo, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Christiane de Souza Yared.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Milton Monti, Remídio Monai, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Roberto Sales, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, João Paulo Papa, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Leonardo Quintão, Marcelo Matos, Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Raquel Muniz e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 24 de maio de 2017.

Deputado ALEXANDRE VALLE
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para estabelecer as diretrizes para a fiscalização de velocidade.

Art. 1º Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para estabelecer as diretrizes para a fiscalização de velocidade.

Art. 2º O art. 61 da Lei nº 9.503 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 61.

§ 1º

.....:

II - nas vias rurais:

a)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para VEÍCULOS LEVES, incluindo automóveis, camionetas, caminhonetes, utilitários, triciclos motorizados e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para VEÍCULOS PESADOS;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para VEÍCULOS LEVES, incluindo automóveis, camionetas, caminhonetes, utilitários, triciclos motorizados e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para VEÍCULOS PESADOS;

.....

§ 3º A fiscalização de velocidade nas vias deverá observar as seguintes diretrizes, conforme regulamentação do Contran:

a) quando utilizado aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade do tipo fixo, o local deverá ser precedido de sinalização regulamentadora dos limites estabelecidos acompanhada da informação sobre a existência da fiscalização;

b) em vias urbanas e trechos urbanos de vias rurais, é vedada a utilização de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade do tipo móvel, assim entendido como aquele em que a fiscalização é realizada nos veículos dos órgãos de trânsito em movimento.

c) nas rodovias, sinalizadas com limite de velocidade único, deverá ser concedida tolerância de 10%, acima do limite estabelecido, aos veículos leves, descontada a margem de erro do equipamento;

d) sempre que for necessária a redução do limite de velocidade por razões de segurança em locais como cruzamentos, pontes, viadutos, próximo a escolas, hospitais e com grande movimentação de pedestres, deverá ser utilizado equipamento medidor de velocidade com dispositivo de imagem que informe aos condutores a velocidade desenvolvida, nos termos de regulamento;

e) ao longo das rodovias deverá ser instalada sinalização com a informação “rodovia fiscalizada por radar” ou similar;

f) a fiscalização realizada em desacordo com este parágrafo ensejará a anulação dos autos de infração lavrados.” (NR)

Art. 3º Esta entra em vigor 180 dias após a publicação.

Sala da Comissão, em 24 de maio de 2017.

Deputado Alexandre Valle
Presidente em Exercício

FIM DO DOCUMENTO