

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2003

(Do Sr. Roberto Balestra)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o uso de controlador eletrônico de velocidade e o valor das multas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera os arts. 258, 280, 284 e 286 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para reduzir o valor das multas e restringir o uso de controlador eletrônico de velocidade.

Art. 2º Os incisos do *caput* do art. 258 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação, revogando-se o § 1º do mesmo artigo:

**“Art. 258.....**

I – infração de natureza gravíssima, punida com multa de R\$ 100,00;

II – infração de natureza grave, punida com multa de R\$ 65,00;

III – infração de natureza média, punida com multa de R\$ 43,00;

IV – infração de natureza leve, punida com multa de R\$

27,00.

§ 1º Revogado.

.....(NR)”

Art. 3º O art. 280, § 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 280.**.....

.....

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por equipamento do tipo barreira eletrônica ou por reações químicas, previamente regulamentados pelo CONTRAN. (NR)”

Art. 4º Revoga-se o parágrafo único do art. 284 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997:

“**Art. 284.** .....

*Parágrafo único.* Revogado. (NR)

Art. 5º O § 2º do art. 286 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 286.** .....

.....

§ 2º Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar recurso, se julgada improcedente a penalidade, ser-lhe-á devolvida a importância paga. (NR)”

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A formulação do Código de Trânsito brasileiro pautou-se na tríade legislação severa, fiscalização atuante e educação no trânsito, defendida a partir da análise das experiências bem sucedidas dos chamados países de primeiro mundo. A observação dos dados sobre acidentes de trânsito entre 1996 e 2001 mostra uma curva ascendente até 1998, ano em que ocorreu queda dos índices devida à repercussão da implantação do novo ordenamento legal. Nos anos seguintes, os registros voltaram a crescer, exceto os de vítimas fatais, que, embora elevados, permaneceram estáveis.

Após quatro anos de vigência de uma norma severa, ponderamos sobre as razões das falhas dos paradigmas defendidos como a solução dos problemas de trânsito no País.

A lei mostra-se não apenas severa, mas perversa. O valor estipulado para a cobrança de multas extrapola a realidade do patamar de renda brasileira, pelo que o Poder Público viu-se obrigado a instituir o crediário para o pagamento das mesmas.

A fiscalização de trânsito no Brasil não pode ser definida apenas como atuante, ela quer ser onipresente, dada a enorme quantidade de aparelhos eletrônicos implantados nas vias das nossas cidades. A proliferação dos radares conhecidos como “pardais” não tem respaldo em laudos de engenharia de tráfego, que assinalem os chamados “pontos negros”, ou a existência de equipamentos de saúde ou de educação, que demandem diminuição de velocidade. Os “pardais” privilegiam a arrecadação de multas em detrimento da segurança e da educação no trânsito, o que bem demonstra a preferência de implantação dos mesmos em locais de baixa visibilidade.

Inexplicavelmente, a colocação da barreira eletrônica não prosperou em nossas vias. Visível à distância, ela traz a conotação de ser educativa, porque mostra ao vivo para o condutor a velocidade de circulação do veículo, pelo que o motorista pode aferir o cometimento de infração ou o cumprimento da velocidade indicada para a via, nas placas de sinalização.

Para corrigir as distorções assinaladas, apresentamos o presente projeto de lei diminuindo o valor das multas à metade e retirando do texto a referência a Unidade de Referência Fiscal – UFIR, extinta pela Lei nº

10.522, de 19 de julho de 2002. Ademais, o PL restringe a instalação de equipamento eletrônico de registro de velocidade à barreira eletrônica.

Considerando a pertinência e o alcance social da proposta, contamos com o apoio dos Colegas para sua aprovação.

Sala das Sessões, em            de            de 2003 .

**Deputado ROBERTO BALESTRA**

300916.150