



PROJETO DE LEI N° 3.256, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a fiscalização de trânsito por aparelho eletrônico.

Autor: Deputado Carlos Henrique Gaguim
Relator: Deputado João Rodrigues

VOTO EM SEPARADO (Do Sr. Deputado HUGO LEAL)

I - RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei determina que é proibida a terceirização da operação de aparelho eletrônico utilizado na comprovação de infração, com vistas a dar maior credibilidade a esse dispositivo de fiscalização.

Argumenta o nobre autor:

“... por estar nas mãos da iniciativa privada, cujo objetivo final é o lucro, a operação desses equipamentos compele críticas relativas a possíveis distorções ao seu emprego. Questiona-se sobre a necessidade da instalação de tais aparelhos, a base técnica decisória para sua localização, a quantidade e a forma de sua implantação, muitas vezes, dispostos em copas de árvores. As dúvidas acumulam-se, induzindo à desconfiança do uso indevido dos aparelhos eletrônicos para institucionalizar uma verdadeira indústria de multas, que penaliza injustamente os motoristas, sem que os recursos arrecadados revertam para a melhoria das vias, da sinalização, ou para a educação dos usuários do trânsito.”

O relator, deputado João Rodrigues segue a mesma linha de argumentação e propõe a aprovação do referido Projeto de Lei na forma como foi apresentado.



I - VOTO

Observamos que o autor é bastante positivo em sua pretensão, buscando dar, em suas palavras, “credibilidade a esse mecanismo de fiscalização”. No entanto, considerando as normas legais vigentes e a necessidade de se preservar o sistema de fiscalização de velocidade no País, tal proposta não merece prosperar.

Estudos demonstram que o excesso de velocidade é uma das principais causas da gravidade dos acidentes. Quanto maior a velocidade desenvolvida, maior será o espaço percorrido pelo veículo até o início de reação por parte do condutor e até a parada total, assim como maior será a possibilidade de morte no caso de um atropelamento. A OMS estima que um aumento de 5% na velocidade média leva a um aumento de cerca de 10% nos acidentes envolvendo lesões, e um aumento de 20% nas colisões fatais. Caso haja qualquer prejuízo ao sistema de fiscalização, os riscos inerentes serão altíssimos.

Assim preconiza o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, em seu art. 1º, § 1º:

“O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.”

A responsabilidade do Poder Público em garantir essa segurança passa, certamente, pelo controle da velocidade dos veículos automotores.

Concordamos que a fiscalização de trânsito não pode ter o intuito arrecadatório, mas existem meios legais de se coibir tal prática, como a atuação do Ministério Público, Controladoria Geral da União, Tribunais de Contas, entre outros órgãos de controle.

Existem, também, questões técnicas que merecem destaque na nossa argumentação.

Os equipamentos eletrônicos de fiscalização de velocidade são sistemas automáticos, logo não há o que se falar em operação, visto que o equipamento, por si mesmo, efetua o registro da velocidade desenvolvida e da imagem do veículo. Não existe operador. Portanto, ao se estabelecer que é vedada a terceirização da operação, a norma não está trazendo nenhuma obrigação ao Poder Público. O que é terceirizado é a aquisição e instalação dos equipamentos e coleta das imagens para a digitação. Inclusive a homologação das imagens e a realização dos estudos técnicos é realizada



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

pelos órgãos e entidades de trânsito. Caso alguns desses órgãos e entidades estejam descumprindo as normas legais vigentes, deve haver a devida apuração pelos órgãos de controle. Na definição de “medidor de velocidade automático”, o INMETRO estabelece: **“instrumento que, uma vez instalado e ajustado, não necessita da intervenção do operador em nenhuma de suas fases de funcionamento”** (Portaria INMETRO 544, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2014).

Nesse sentido, importante trazer à baila a **Resolução CONTRAN nº 396/2011**, em que aquele Conselho se preocupou em garantir a fiscalização preventiva e punitiva sem deixar de exigir dos órgãos fiscalizadores determinadas medidas de razoabilidade e eficiência, incluindo regras de segurança para instalação e operação desses equipamentos.

Além disso, destacamos a regulamentação do INMETRO que estabelece os requisitos técnicos para o funcionamento automáticos desses “radares”, os quais devem passar por verificação metrológica periódica para se avaliar se está atendendo ao regramento vigente. O próprio INMETRO faz fiscalização em campo para garantir a segurança da fiscalização.

É importante lembrar ainda que, nos locais onde esses equipamentos têm sido instalados, a redução da quantidade de acidentes e mortes é notória, especialmente os equipamentos denominados “redutores de velocidade”, o que justifica sua existência.

Outro aspecto que merece atenção é o fato de que a atual legislação que trata da contratação de serviços e obras públicas não veda esse tipo de contratação. O que não pode ocorrer, os órgãos de controle estão atuando nesse sentido, é vincular a remuneração das empresas contratadas às multas aplicadas ou recebidas em virtude de infrações de trânsito. Isto certamente estimularia a instalação de equipamentos sem critérios, além de contrariar as Lei nº 9.666/93, o CTB (Lei nº9.503/97) e a regulamentação do CONTRAN.

Atualmente, no País inteiro, estão sendo instalados equipamentos de fiscalização de velocidade, que exigem grande investimento de recursos financeiros, grande quantidade de pessoal envolvido, não somente na instalação, mas na manutenção periódica. Para tanto, é impossível atribuir-se todas essas ações a servidores públicos. Seria impraticável, especialmente quando se pensa em reduzir o número de servidores e se ter maior eficiência.

Caso o presente Projeto de Lei seja aprovado, estaremos inviabilizando a fiscalização de velocidade no Brasil. Em que pese a possibilidade de haver algum tipo de irregularidade em algum local, não é prejudicando toda a fiscalização que iremos resolver o problema. Existem os meios legais para tanto.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Cabe lembrar ainda que está em pleno funcionamento a Comissão Especial destinada a revisar o Código de Trânsito Brasileiro, onde esse tema está sendo objeto audiência pública. Não podemos, neste momento, sem uma ampla discussão, criar uma norma que colocaria o atual sistema de fiscalização de velocidade em completa irregularidade.

Por fim, é importante mencionar que estamos em plena “Década Mundial de Ação pela Segurança Viária”, instituída pela Organização das Nacionais Unidades, sendo o Brasil, além de signatário dessa ação, país-sede da “II Conferência Global de Alto Nível em Segurança no Trânsito”, que foi realizada nos dias 18 e 19 de novembro e teve como tema “Tempo de Resultado” para avaliação dos resultados obtidos até agora. Inclusive, dentro dos pilares definidos para a “Década”, foi inserido o “Comportamento dos usuários”, sendo o excesso de velocidade considerado um dos principais fatores de risco, conforme a Organização Mundial da Saúde.

Diante do exposto, considerando que não encontramos alternativa viável ao texto apresentado, proponho a **REJEIÇÃO** do PL N° 3.256, DE 2015.

Sala da Comissão, em 01 de dezembro de 2015.

Deputado **HUGO LEAL**
PROS/RJ