

PROJETO DE LEI Nº. _____, DE 2016.

(Do Sr. Roberto de Lucena)

“Altera os artigos 61 e 320 da Lei número 9.503 de 23 de setembro de 1997, que - institui o Código de Trânsito Brasileiro – acerca da sinalização dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade e dá outras providências”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei número 9.503 de 23 de setembro de 1997 - passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

“Art. 61 -----

§3º. É obrigação do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via sinalizar, por meio de placas modelo R-19, a velocidade máxima permitida da via, a uma distância de 500 metros dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos fixos, estáticos ou portáteis.

I - É obrigação do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via sinalizar, por meio de placas modelo R-19, a uma distância de 200 metros, advertência quanto à existência de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos fixos, estáticos ou portáteis.

II – Nos casos em exista algum dos tipos de equipamentos eletrônicos medidores de velocidade fixos, estáticos ou portáteis, instalados anteriormente à vigência desta lei e que não haja a sinalização de que trata este artigo, em seu parágrafo terceiro inciso primeiro, o ato infracional será considerado nulo e não produzirá seus efeitos.

§4º. Fica proibida a utilização de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos móveis, que são os medidores de velocidade instalados em veículos em movimento, procedendo a medição ao longo da via.

§5º. Fica proibida a oscilação de velocidade máxima permitida, ressalvadas as circunstâncias legais e geográficas previstas em lei.

Art. 2º. O art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei número 9.503 de 23 de setembro de 1997 - passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 320 -----

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, campanhas publicitárias de educação de trânsito, ampliação, duplicação, recapeamento de vias públicas. (NR)

§2º. As rodovias e estradas públicas, sob concessão de empresas privadas, onde houver a cobrança de pedágios, em hipótese alguma serão beneficiárias das hipóteses de aplicação de receitas de que tratam este artigo.

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

Art. 4º. Revogam – se às disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, por meio da Resolução número 396 DE 13 de dezembro de 2011, revogou a obrigatoriedade da existência de sinalização, por meio de placas de advertência, dando conta da existência de equipamentos eletrônicos medidores de velocidade.

Tal fato se deu, em detrimento da interpretação de que os condutores de veículos automotores, devam obrigatoriamente conhecer, e, saber identificar os limites de velocidade de estradas e rodovias, levando – se em conta apenas suas características técnicas e as condições de trânsito. Conforme podemos observar a seguir:

Artigo 61 do CTB:

Capítulo III - DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

- 1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003)
- 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e micro-ônibus;
- 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

Novo inciso II (a contar de 01/11/16):

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias de pista dupla:

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;
3. (revogado);

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para automóveis, camionetas e motocicletas;
2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para os demais veículos;

c) nas estradas: 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

(Redação do inciso II dada pela Lei n. 13.281/16).

É no mínimo absurdo, que o legislador exija do cidadão comum tal observância, uma vez que em situações do cotidiano, e principalmente em questões ligadas ao trânsito, é perfeitamente cabível o desarrimo, em que pese à atenção e a diligência sejam primordiais.

Não se pode esperar que o condutor de veículo automotor, além de sua apreensão normal em virtude dos casos fortuitos do trânsito, esteja atento às características técnicas da via em que se encontra. Tal exigência se dá apenas com intuito punitivo, e em nada auxilia na redução do número de acidentes, ao contrário, é notório que o motorista ao avistar os radares, como são popularmente conhecidos, de imediato aciona os freios do veículo, fato tal que ocasiona inúmeras colisões, sendo em suas maiorias causadoras de vítimas fatais.

Acerca do tema, o doutrinador Julyver Modesto de Araújo faz as seguintes ponderações:

A determinação da velocidade máxima para os veículos, nas vias terrestres abertas à circulação, dependerá da análise do órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário, com circunscrição sobre o local, que deverá avaliar as características técnicas e as condições de trânsito; portanto, a regra é que cada via tenha um limite específico de velocidade, informado aos condutores por meio da placa R-19 (velocidade máxima permitida), em múltiplos de 10 km; somente na ausência desta sinalização, é que serão aplicados os limites previstos no § 1º do artigo 61, de acordo com a classificação das vias determinada pelo artigo precedente.

A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 180/05, que versa sobre a sinalização vertical de regulamentação, ao tratar da implantação desta placa, também estabelece as diretrizes básicas para a regulamentação da velocidade máxima permitida e os procedimentos, tabelas e métodos de cálculo, levando-se em conta alguns fatores, como a velocidade média de 85% dos veículos que transitam pelo local; a classificação da via; os indicadores físicos (pista simples ou dupla) e o número de faixas de trânsito por sentido.

Quando instalada a placa R-19, o limite de velocidade imposto é válido a partir do ponto onde o sinal é colocado, até onde houver outra que a modifique, ou enquanto a distância percorrida não for superior ao intervalo estabelecido na tabela de “distâncias máximas entre placas R-19”, prevista na Resolução nº 180/05: para velocidade inferior ou igual a 80 km/h, a distância máxima entre uma placa e outra é de 1 km, nas vias urbanas; e 10 km, nas vias rurais; para velocidade superior a 80 km/h, é de 2 km e 15 km, respectivamente. Após estas distâncias máximas, não havendo qualquer placa R-19 adicional, passam a valer as velocidades genéricas do artigo 61.

O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via também pode estabelecer limites diferenciados por tipo de veículo, situação em que a placa R-19 deve estar acompanhada de informação complementar, nos termos do Anexo V da Resolução do Contran nº 396/11, que classifica os veículos em duas denominações: “veículos leves” (ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta, com peso bruto total inferior ou igual a 3.500 kg) e “veículos pesados” (ônibus, micro-ônibus, caminhão, caminhão-trator, trator de rodas, trator misto, chassi-plataforma, motor-casa, reboque ou semirreboque e suas combinações, além dos veículos leves tracionando outro veículo).

Para a redução de velocidade, ainda prevê a Resolução nº 180/05 a necessidade de atendimento aos “procedimentos para regulamentar a redução de velocidade”, com base em estudos de engenharia que levem em conta diversos fatores, entre os quais: tempo de percepção/reação do condutor; distância de frenagem em função da redução, de forma a garantir a segurança; e distância de legibilidade da placa.

A condução de veículo em excesso de velocidade configura a infração de trânsito do artigo 218, que possui uma gradação, conforme o valor excedido: até 20%, classificada como média; de 20 a 50%, grave; e mais de 50%, gravíssima (com multa multiplicada por três e suspensão do direito de dirigir). Para fiscalização, é obrigatória a utilização de equipamento medidor de velocidade (conforme regulamentação da Resolução nº 396/11) e, ainda, deve-se descontar, do valor medido, os erros máximos admissíveis para os medidores (previstos na Portaria do Inmetro nº 115/98): 7 km/h, para as velocidades de até 100 km/h; e 7% para as velocidades superiores. (Fonte: Site CTB Digital, acesso: http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=177&campo_busca=&artigo=61).

Há que se falar nas chamadas “indústrias da multa”, onde a intenção do poder público, é punir e arrecadar, ao invés de educar e prevenir. A norma do Contran mudou ainda a exigência de estudo prévia para radares móveis em rodovias. Agora, qualquer ponto pode ser

fiscalizado. Além disso, tais aparelhos podem ser instalados mesmo em trechos de rodovias sem sinalização da velocidade máxima permitida.

Em detrimento da supracitada indústria da multa, o doutrinador Marcelo Batlouni Mendroni leciona:

É realmente lamentável a situação constrangedora gerada pelo poder público contra o cidadão e contribuinte honesto neste País. Refiro-me às autuações das multas de trânsito.

São colocados radares, estrategicamente, pelas cidades e pelas rodovias. Mas são colocados, justamente após trechos de descida, nos quais os veículos, naturalmente, e por causa da gravidade, desenvolvem maior velocidade.

Outras vezes são colocados após sinalizações que mudam desordenadamente, e eu diria, propositadamente, para gerar situação impossível de acerto pelo motorista. Por exemplo, insta - se uma placa de 100 km/h, logo a seguir, outra de 60 km/h – neste trecho vai o radar. E depois outra de 90 km/h. Não adianta entender a lógica da mudança das sinalizações, pois são, de fato, propositadamente inseridos em contexto injustificado – para gerar autuação.

As autuações, no mais das vezes, não trazem qualquer prova de que foi o próprio veículo o autuado. Sem fotografias. Tampouco provam que o radar estivesse aferido. Dizem e por vezes fazem constar a aferição, mas não provam. Aliás, nesse ponto, desconfia-se de que os tais aparelhos de radares possam estar propositadamente mal aferidos. Em meio a tanta corrupção nos poderes públicos – e agora a “bola da vez é o governo Federal”, mas os governos estaduais e municipais não escapariam a investigações do mesmo nível. Sugere-se que as empresas contratadas para a instalação dos radares (quando não o próprio governo) fraudem as autuações, evidentemente para gerar mais receita. E nada pode fazer o contribuinte, a não ser se conformar.

Mas ainda falta a parte mais grave. Jamais se leva em conta as circunstâncias em que a autuação foi gerada. Em caso de excesso de velocidade, por exemplo, como o cidadão faz para provar que, por exemplo, fugia de um sequestro ou de um assalto? Ou que se sentia mal e buscava atendimento médico? Ou que socorria alguém? Ou que buscava dar passagem a veículo de ambulância ou da Polícia? O cidadão pode até matar alguém, e as circunstâncias lhe garantem ampla defesa, para que demonstre – no processo, por exemplo, que o fez em legítima defesa. E não será punido. Mas se for autuado por infração de trânsito, valerá somente a palavra, ou melhor, a geração do auto de infração, sem viabilidade de apresentação de defesa. E o dinheiro entrará mais uma vez – imoralmente para os cofres públicos, na chamada “indústria das multas”. E mais ainda, a tal “pontuação”, gerada depois de tanto constrangimento ao motorista. É sistema programado para dificultar a ação defensiva do contribuinte, estou seguro. (Fonte: Site Âmbito Jurídico.com.br, acesso: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=694).

O art. 90 do CTB também é bem claro ao dispor que “Não serão aplicadas as sanções previstas no Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente e incorreta”. O cidadão tem o direito ser fiscalizado de acordo com as normas legais. O poder concedido ao Estado para fiscalizá-lo não é um poder ilimitado, em que aquele pode fiscalizar da forma como bem lhe aprouver e fora dos liames legais. Mesmo sob o pretexto de reprimir a prática de infrações de trânsito, o Estado deve submissão às leis, pois os fins, por mais nobres que sejam, não podem justificar os meios ilegais de vigilância. Pensar o contrário é se aproximar dos ditames arbitrários, desmedidos e abusivos.

Não se discute a prática da infração de trânsito, mas sim a forma como a prova dessa suposta infração foi obtida.

Não obstante, diversas decisões judiciais têm anulado autuações de trânsito que se valem dos meios escusos outrora mencionados, com único intuito de punir o contribuinte, afanando – lhe suas finanças, cite-se a seguinte ementa:

"Apelação Cível Mandado de Segurança Multa por infração de trânsito - Radar eletrônico Excesso de velocidade Equipamento de fiscalização instalado sob um viaduto, o que impede a garantia de sua visibilidade pelos motoristas. Inobservância da Resolução 396/2011 do CONTRAN Situação paradigma que corrobora as alegações da impetrante - Entendimento jurisprudencial sobre o tema - Sentença mantida e ratificada, nos termos do art. 252 do Regimento Interno desta Egrégia Corte NEGA-SE PROVIMENTO AO REEXAME NECESSÁRIO E AO RECURSO VOLUNTÁRIO." (TJ/SP; Proc. 0016289-92.2013.8.26.0053; Relator: Xavier de Aquino; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 1ª Câmara de Direito Público; Data do julgamento: 12/08/2014; Data de registro: 14/08/2014).

O Estado deve atuar rigorosamente dentro dos limites da lei, nunca além. Sendo a base e o arquétipo para o cidadão, pois só assim terá condições de exigir que o contribuinte cumpra com suas obrigações.

Dada a importância do tema, peço o apoio dos meus pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 20 de junho de 2016.

Roberto de Lucena
Deputado Federal PV/SP

Legislação Citada

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:

.....

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;

b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;

c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;

d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e micro-ônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.