

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 3.256 DE 2015 (Apensado o PL nº 5.423, de 2016)

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

**Relatora:** Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei principal, de autoria do nobre Deputado Carlos Henrique Gaguim, acrescenta parágrafo ao art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para proibir a terceirização da operação de aparelho eletrônico utilizado na comprovação de infração de trânsito.

Ao projeto de lei principal encontra-se apensado o Projeto de Lei nº 5.423, de 2016, do Deputado Rômulo Gouveia, que acrescenta o art. 320-B à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para vedar a remuneração de empresas prestadoras de serviços de instalação e manutenção de equipamentos de fiscalização eletrônica do trânsito com base em percentual sobre o número de multas de trânsito aplicadas ou sobre a receita arrecadada com as referidas multas.

O projeto de lei principal já recebeu parecer nesta Comissão apresentado pelo Deputado João Rodrigues, que votou pela sua aprovação. Na mesma ocasião, o Deputado Hugo Leal, por discordar do parecer, apresentou voto em separado, com argumentos contrários à sua aprovação.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

## **II - VOTO DA RELATORA**

O projeto de lei principal e o apensado tratam de assuntos muito sensíveis ao bom e regular funcionamento da fiscalização eletrônica de trânsito. A primeira proposição proíbe a terceirização da operação de aparelho eletrônico utilizado na comprovação de infração. O apenso, por sua vez, veda a remuneração de empresas que prestam serviços de instalação e manutenção de equipamentos de fiscalização eletrônica do trânsito, com base em percentual sobre o número de multas de trânsito aplicadas ou sobre a receita arrecadada.

De fato, é preciso concordar que tão logo a tecnologia de instalação dos aparelhos de fiscalização eletrônica começou a se difundir, alguns abusos foram cometidos pelos órgãos fiscalizadores, como a implantação de radares sem estudos técnicos prévios, a contratação de empresas com pagamento baseado em número de infrações flagradas pelos radares, a operação dos equipamentos por empregados das empresas contratadas, sem vínculo com o serviço público, entre outros equívocos.

Entretanto, após a atuação do Ministério Público e dos tribunais de contas, bem como de inúmeras decisões judiciais condenando tais práticas, é possível afirmar que essas questões, de uma maneira geral, estão pacificadas em nosso País. Dessa forma, atualmente, eventuais excessos do

poder público são pontuais e certamente estão sendo coibidos pelos órgãos de controle da atividade estatal e de proteção da sociedade.

Ainda que esse tipo de fiscalização possa receber, até hoje, críticas às vezes justificáveis, é possível afirmar que os equipamentos eletrônicos de patrulhamento do trânsito têm contribuído de forma decisiva para coibir o cometimento de graves infrações de trânsito, como o excesso de velocidade e o avanço de sinal vermelho, evitando a ocorrência de milhares de desastres automobilísticos todos os anos em nosso País.

Diante disso, impor dificuldades à fiscalização eletrônica não nos parece ser a melhor alternativa para se enfrentar a questão, uma vez que o número de acidentes no Brasil é ainda assustador e inadmissível para uma sociedade que busca a justiça e a paz social.

Por essa razão, não podemos concordar com a proibição de terceirização das atividades de fiscalização de trânsito, pois seria contraproducente deixar todas as tarefas exclusivamente nas mãos dos agentes de trânsito. Em nosso entender, a instalação e manutenção dos equipamentos de fiscalização devem ficar a cargo das empresas privadas, que detêm a expertise para desempenhar esse tipo de tarefa. A autuação e aplicação da penalidade, por outro lado, não pode fugir da órbita estatal. Devem ser executadas por servidor público, como já preconiza o § 4º do art. 280 do Código de Trânsito Brasileiro.

Não obstante a enfática defesa que fazemos em prol da fiscalização eletrônica, entendemos que a legislação trânsito pode ainda avançar, no sentido de proteger os cidadãos de bem dos excessos e da sanha arrecadadora do Estado.

Dessa forma, concordamos com a alteração proposta pelo projeto de lei apensado, no sentido de proibir que a remuneração de empresas prestadoras de serviços de instalação e manutenção de equipamentos de fiscalização eletrônica do trânsito seja feita com base em percentual sobre o número de autuações ou sobre a receita arrecadada com as multas anotadas. Apesar de não ser uma prática comum, é preciso deixar consignado na lei esta proibição, para garantir que os contratos sejam

celebrados visando sempre a segurança dos usuários do trânsito e não o enriquecimento dos cofres públicos.

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos, quanto ao mérito, pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 3.256, de 2015, e pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.423, de 2016.

Sala da Comissão, em            de            de 2016.

Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED  
Relatora

2016-6191