

PROJETO DE LEI N. _____, DE 2016
(Do Sr. Adail Carneiro)

Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas vias públicas de tráfego de veículos que menciona.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas praças de pedágios e das vias públicas de tráfego de veículos automotores dotadas de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade em todo o território nacional.

Art. 2º A Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, fica acrescida dos arts. 95-A e 320-B, com a seguinte redação:

“Art. 95-A. É obrigatória a instalação de sistemas de câmeras de videovigilância em cada faixa de circulação das praças de pedágio e das vias públicas de tráfego de veículos automotores dotadas de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade, como barreiras ou lombadas eletrônicas, redutores de velocidade e ‘pardais’.

§ 1º As câmeras de videovigilância devem possuir dispositivo de reconhecimento das placas dos veículos, de natureza óptica, eletrônica, por radiofrequência ou por outro meio hábil, inclusive mediante combinação de tecnologias diversas, para fins de armazenamento e transmissão da informação.

§ 2º O sistema deve possibilitar, concomitantemente, a gravação e a emissão da informação, de forma automática e em tempo real, a órgãos ou entidades executivos de trânsito e órgãos policiais previamente cadastrados no sistema, nos casos de:

I – divergência entre as leituras das placas pelas tecnologias diversas utilizadas;

II – identificação de veículo extraviado, furtado, roubado ou que apresente informação incompatível com a constante dos registros oficiais; ou

III – identificação de veículo tido como suspeito de estar sendo utilizado para o cometimento de infração penal ou ato infracional análogo.

§ 3º Os órgãos cadastrados terão acesso irrestrito aos dados gravados, imediato em caso de flagrante delito ou mediante solicitação formal nos demais casos, para utilização exclusiva no exercício de suas respectivas competências.”

“Art. 320-B. Os sistemas a que se refere o art. 95-A devem estar interligados entre si e à Rede de Integração Nacional de Informações de Segurança Pública, Justiça e Fiscalização – Rede Infoseg, instituída pelo Decreto n. 6.138, de 28 de junho de 2007, no prazo de dois anos depois da inclusão deste artigo.

Parágrafo único. A adaptação ao disposto no art. 95-A, dos sistemas já instalados ou em processo de instalação deve ocorrer no prazo a ser definido pelo CONTRAN.”

Art. 3º As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias consignadas aos órgãos executivos de trânsito e pelo compartilhamento da receita arrecadada nos termos do art. 320-A da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 4º Esta lei entra em vigor um ano depois de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo disciplinar a utilização de uma ferramenta já disponível, para um mais efetivo controle dos infratores contumazes do trânsito.

Várias praças de pedágio já dispõem de sistema de câmeras de videovigilância, normalmente utilizadas para identificar os condutores que burlam a tarifação. Essas mesmas câmeras podem ser utilizadas para vigilância dos infratores diversos, não só da legislação de trânsito, mas da legislação em geral, especialmente a de natureza criminal.

Da mesma forma há, no país, milhares de equipamentos eletrônicos de controle de velocidade, como barreiras ou lombadas eletrônicas, redutores de velocidade e ‘pardais’, tanto nas rodovias quanto nas vias urbanas. São dotados de sensores que flagram o momento da passagem de veículos em velocidade superior à permitida para o trecho. São dotados, também, de câmeras fotográficas que captam a imagem da placa dos veículos dos infratores.

Está-se a um passo, portanto, da utilização de toda essa tecnologia já existente para coibir infrações outras, inclusive as penais, mediante o simples acréscimo de novas tecnologias. Essas podem ser de natureza óptica, eletrônica, por radiofrequência ou por outro meio hábil, inclusive mediante combinação de tecnologias diversas. Há como armazenar tais informações por período razoável, assim como associar a captação da informação inconsistente ou suspeita com sua transmissão automática e em tempo real a órgãos ou entidades executivos de trânsito e órgãos policiais previamente cadastrados no sistema.

Essas informações podem auxiliar na identificação de várias situações que atualmente se tornam desconhecidas pela simples falta de um sistema de tal natureza. Assim elas podem se aplicar às seguintes situações: I – divergência entre as leituras das placas pelas tecnologias diversas utilizadas; II – identificação de veículo extraviado, furtado, roubado ou que apresente informação incompatível com a constante dos registros oficiais; ou III – identificação de veículo tido como suspeito de estar sendo utilizado para o cometimento de infração penal ou ato infracional análogo. A informação incompatível pode ser, por exemplo, a identifica-

ção de um mesmo veículo em locais situados a grande distância um do outro, em curto período de tempo, não sendo faticamente possível tal deslocamento.

A primeira hipótese é comum no caso de adulteração de placas para efeito de se furtar à fiscalização e evitar a aplicação de multas ou a regularização do veículo. A segunda situação coibiria o tráfego de veículos produtos de subtração pelas inúmeras vias controladas do país, prevenindo a retirada do veículo do local do crime, por exemplo, para ser comercializado fraudulentamente noutra parte distante do país e mesmo do exterior. Inibe, também, a utilização de veículos ‘baixados’, popularmente conhecidos como ‘cabritos’, os quais utilizam partes de veículos diversos, muitos deles produtos de roubo ou furto. A terceira hipótese contempla todos os casos de suspeita de cometimento de crimes, como sequestros, extorsões mediante sequestro, subtração de menores, tráfico de drogas, de armas, de pessoas, contrabando, descaminho, além de casos de desaparecimento de pessoas.

Para tanto resolvemos alterar a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), incluindo um art. 95-A no âmbito do Capítulo VIII, que trata “da engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo de trânsito”. Ao final incluímos um art. 320-B com um respectivo parágrafo único, no Capítulo XX, que trata das ‘Disposições finais e transitórias’.

Após a implantação do sistema, especialmente depois de sua interligação com a Rede Infoseg, nos termos do incluído art. 320-B ao CTB, haveria a facilidade de instalação, nos lacres de segurança das placas dos veículos, de sistemas de identificação por radiofrequência (RFID, acrônimo da expressão em inglês *radio-frequency identification*), por exemplo, os quais são mais confiáveis e de difícil burla. Outra possibilidade é a tecnologia de reconhecimento ótico de caracteres (OCR, acrônimo da expressão em inglês *optical character recognition*), que permitem identificar e registrar a passagem de veículos em determinados pontos de estradas e será de grande serventia no monitoramento dos locais mencionados, pois permitirá a coleta de informações importantes para a atividade desempenhada pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e pelos órgãos de segurança pública.

Previmos a utilização, das informações gravadas, pelos órgãos cadastrados, mediante acesso irrestrito imediato em caso de flagrante delito ou mediante solicitação formal nos demais casos, para utilização exclusiva no exercício de suas respectivas competências. Essa previsão facilita a investigação de vários casos, permite a interceptação de veículos irregulares e a autuação em flagrante de criminosos. Mas, também evita a utilização indevida dos dados.

As informações a respeito do trânsito de veículos nas nossas estradas são ferramentas fundamentais na prevenção e repressão de inúmeras modalidades de crimes. Nesse sentido, as informações ali disponibilizadas gerarão benefícios diretos à sociedade, gerando dados de inteligência, auxiliando a atividade de segurança, bem como ações policiais preventivas e investigativas, já que o cruzamento de informações é fator fundamental no planejamento e execução de operações.

Desta forma, com o fim de disciplinar a utilização dessa importante e esquecida ferramenta, para segurança de todos os cidadãos, visando a aumentar o nível de segurança da sociedade, é que contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado Adail Carneiro