

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.340 DE 2015.

Proíbe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel - radar móvel.

Autor: Deputado Goulart

Relatora: Deputada Christiane de Souza Yared

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Goulart, proíbe a fiscalização por meio do registrador de velocidade do tipo móvel – radar móvel. De acordo com a proposição, é vedado aos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios o uso de dispositivo registrador de velocidade do tipo móvel, cuja fiscalização seja realizada nos veículos dos órgãos de trânsito em movimento.

A proposta do autor visa, segundo seus argumentos, “eliminar com uma prática recorrente dos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, a instalação de radar móvel, ‘armadilhas’ destinadas a cumprir com o poder arrecadatório das autoridades de trânsito do País”. Ele acrescenta que “essa prática enaltece a punição pecuniária em detrimento do caráter educativo”, destacando que na cidade de São Paulo estão sendo instalados radares nos ônibus de transporte público coletivo.

O assunto fiscalização de velocidade sempre é um tema que acirra os ânimos, seja dos que defendem a fiscalização como meio de redução de acidentes, seja dos que entendem que esse tipo de fiscalização tem o viés arrecadatório. Assim, o tema é relevante e merece a atenção desta Comissão.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Goulart, veda aos órgãos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios o emprego de dispositivo registrador de velocidade do tipo móvel.

É importante lembrar que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) já estabelece regras para a fiscalização de velocidade por meio da Resolução nº 396/2011, destacando-se a exigência de estudos técnicos prévios à instalação de radares fixos e a sinalização.

Quanto aos radares móveis, o § 1º do art. 6º da Resolução do Contran define que a fiscalização com esses equipamentos somente pode ser realizada em vias rurais e vias urbanas de trânsito rápido (que são aquelas que não possuem interseção em nível) sinalizadas com placa de regulamentação do limite de velocidade em trechos onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores que 5 km (cinco quilômetros). Da leitura desse dispositivo, verifica-se que a conduta do órgão de trânsito da cidade de São Paulo conforme informação do autor seria irregular.

Nesse contexto, estabelecer regras no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é o caminho mais adequado a ser seguido, porque dará maior estabilidade jurídica a esse tipo de fiscalização, deixando as regras específicas a serem estabelecidas pelo Contran. Assim, convém tratar não só dos radares móveis, mas também das regras gerais de fiscalização de velocidade.

Para essa finalidade, é importante destacar que o excesso de velocidade constitui um grande problema em nosso país. Quando associado ao consumo de álcool ou outras drogas e à ultrapassagem indevida, é a maior causa de mortalidade no trânsito. Quanto maior a velocidade, maior o dano no veículo e a lesão na pessoa.

A Organização Mundial da Saúde (OMS), em sua publicação “Prevenções de Lesões Causadas pelo Trânsito: Manual de Treinamento¹”, a respeito dos efeitos da velocidade na ocorrência e na severidade das colisões, destaca que “um aumento médio na velocidade em 1 km/h está associado a um aumento em 3% no risco de uma colisão produzir lesões”. “Em colisões graves, [...] um aumento médio em 1 km/h na velocidade aumenta em 5% o risco de colisões graves ou fatais. “Para os ocupantes de um automóvel, a uma velocidade de impacto de 80 km/h, a probabilidade de morrer em uma colisão é 20 vezes maior que a uma velocidade de impacto de 30 km/h”. “Pedestres têm 90% de chance de sobreviver a uma colisão de um veículo que circula a uma velocidade igual ou abaixo de 30 km/h, mas, em um impacto a uma velocidade igual ou acima de 45 km/h as chances de sobrevivência ficam abaixo de 50%”. “A probabilidade de um pedestre morrer aumenta 8 vezes quando a velocidade de impacto do veículo aumentar de 30 km/h para 50 km/h”.

No mesmo Manual de Treinamento, para uma gestão e controle eficaz da velocidade do veículo, a OMS recomenda diversas estratégias, destacando-se as que determinam que é necessário “*estabelecer os limites de velocidade e assegurar seu cumprimento*” (grifamos) e “*colocar as placas de sinalização em locais visíveis para que os condutores saibam quais as velocidades permitidas nas diferentes vias ou trechos dessas vias*”. Assim, não basta estabelecer os limites, é necessário sinalizar e fiscalizar, e para essa medida os instrumentos são os radares, em todas as suas modalidades. Não é possível falar em segurança no trânsito sem fiscalizar o cumprimento dos limites de velocidade. Por isso, a norma a ser editada deve levar em

¹ Organização Mundial da Saúde. Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito: Manual de Treinamento. 2011. Disponível em: http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf. Acesso em 4 maio 2016.

consideração essas questões, sob pena de, para resolver uma irregularidade praticada por alguns órgãos de trânsito, colocarmos em risco a segurança como um todo.

No Brasil, para o estabelecimento dos limites de velocidade estabelecemos dois critérios. Ambos estão contidos no art. 61 do CTB. No **caput** do artigo há previsão de que “a velocidade permitida para a via será indicada por meio de sinalização” e no § 1º define limites de velocidade “onde não existir sinalização regulamentadora”. Assim, ainda que não haja sinalização, o condutor tem o conhecimento a respeito dos limites máximos a serem desenvolvidos, normalmente superiores aos trechos onde existe a sinalização regulamentadora dos limites. Pela Lei, onde não houver sinalização, os limites em rodovias são os seguintes: a) em rodovias de pista dupla, 110 km/h para veículos leves e 90 km/h para os veículos pesados; b) em rodovias de pista simples, 110 km/h para veículos leves e 80 km/h para veículos pesados.

Diante do exposto, não é possível que adotemos qualquer medida que coloque em risco em segurança no trânsito, especialmente quando o nosso país participa de um esforço global pela redução de mortos e feridos. Não obstante, entendemos, conforme já exposto, que é necessário estabelecer regras gerais para a fiscalização de velocidade, nos seguintes termos:

1) exigência da sinalização de velocidade e da informação da fiscalização quando instalados radares fixos em qualquer via;

2) vedação da possibilidade de fiscalização com radares móveis em vias urbanas e trechos urbanos de vias rurais, considerando que esse tipo de equipamento precisa de que os limites sejam os mesmos num trecho mínimo de 5 km, o que somente é possível em vias rurais, conforme regulamentação atual contida na Resolução Contran nº 396/2011;

3) previsão de a fiscalização realizada em desacordo com essas regras ensejará a anulação dos autos de infração lavrados;

4) Definição de veículos leves e veículos pesados em substituição aos veículos mencionados no art. 61 de forma a facilitar a sinalização regulamentar;

5) necessidade de sinalização ao longo das rodovias com a informação “rodovia fiscalizada por radar” ou similar;

Por fim, considerando a relevância do tema, propomos a aprovação do PL 3340/2015, nos termos do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2017.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PR-PR

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI 3.340 DE 2015.

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para estabelecer as diretrizes para a fiscalização de velocidade.

Art. 1º Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 para estabelecer as diretrizes para a fiscalização de velocidade.

Art. 2º O art. 61 da Lei nº 9.503 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 61.

§ 1º

.....:

II - nas vias rurais:

a)

1. 110 km/h (cento e dez quilômetros por hora) para VEÍCULOS LEVES, incluindo automóveis, camionetas, caminhonetes, utilitários, triciclos motorizados e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para VEÍCULOS PESADOS;

b) nas rodovias de pista simples:

1. 100 km/h (cem quilômetros por hora) para VEÍCULOS LEVES, incluindo automóveis, camionetas, caminhonetes, utilitários, triciclos motorizados e motocicletas;

2. 90 km/h (noventa quilômetros por hora) para VEÍCULOS PESADOS;

.....

§ 3º A fiscalização de velocidade nas vias deverá observar as seguintes diretrizes, conforme regulamentação do Contran:

a) quando utilizado aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade do tipo fixo, o local deverá ser precedido de sinalização regulamentadora dos limites estabelecidos acompanhada da informação sobre a existência da fiscalização;

b) em vias urbanas e trechos urbanos de vias rurais, é vedada a utilização de aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade do tipo móvel, assim entendido como aquele em que a fiscalização é realizada nos veículos dos órgãos de trânsito em movimento.

c) nas rodovias, sinalizadas com limite de velocidade único, deverá ser concedida tolerância de 10%, acima do limite estabelecido, aos veículos leves, descontada a margem de erro do equipamento;

d) sempre que for necessária a redução do limite de velocidade por razões de segurança em locais como cruzamentos, pontes, viadutos, próximo a escolas, hospitais e com grande movimentação de pedestres, deverá ser utilizado equipamento medidor de velocidade com dispositivo de imagem que informe aos condutores a velocidade desenvolvida, nos termos de regulamento;

e) ao longo das rodovias deverá ser instalada sinalização com a informação “rodovia fiscalizada por radar” ou similar;

f) a fiscalização realizada em desacordo com este parágrafo ensejará a anulação dos autos de infração lavrados.” (NR)

Art. 3º Esta entra em vigor 180 dias após a publicação.

Sala da Comissão, em de de 2017.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED

PR-PR