



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.087, DE 2019 **(Do Sr. Pastor Eurico)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a proibição de fiscalização eletrônica injustificada em vias públicas.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-695/2019.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 94, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o parágrafo único existente:

“Art. 94
..... § 2º É proibida a utilização de medidores eletrônicos de velocidade nas vias públicas, salvo em casos especiais definidos pelo CONTRAN, com apresentação de estudos técnicos que justifiquem a utilização por se tratar de ponto crítico e com alto risco de acidentes. ”

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto determina a proibição da utilização de medidores eletrônicos de velocidade nas vias públicas do Brasil.

Sua necessidade precípua se dá para frear a indústria da multa decorrente do uso abusivo dessas ferramentas de fiscalização. Os motivos se dão a seguir.

Em primeiro lugar, as lombadas eletrônicas, que, inicialmente, foram projetadas oficialmente para controlar a velocidade das vias, dentro dos limites estabelecidos pelo Código de Trânsito e pelos sinais indicativos nas rodovias, se tornaram uma fonte de receita considerável para os estados e para as concessionárias que administram estradas no país. Sabemos que a real intenção dos radares não é reduzir a velocidade das vias, mas sim gerar arrecadação.

Além disso, a carga tributária no país já é altíssima. Para circular regularmente pelo país, os cidadãos precisam pagar IPVA, seguro obrigatório, licenciamento, além de ter a manutenção dos seus veículos em dia. Sustentar o estado e concessionárias com multas não é uma medida aceitável.

Não por mera coincidência, quando estados precisam de dinheiro em caixa, campanhas são feitas para aumentar arrecadação e equipes de fiscalização e de manutenção dos radares eletrônicos vão às ruas.

Coincidentemente, em consoante com o espírito desta proposta, notícia veiculada na data de apresentação deste projeto (04/04/2019), no portal G11, esclarece que mil pontos deixarão de ter radar em rodovias federais até junho, após suspensão de instalações.

De acordo com a matéria do jornal, eles funcionariam em rodovias não concedidas à iniciativa privada (caso de 85% das estradas federais do país) e são parte dos 8 mil locais de fiscalização de velocidade que deveriam existir nos próximos 5 anos, mas cujas instalações foram suspensas.

Fato é que o governo gasta demais para a instalação dos equipamentos. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, um plano de ter 8.015 novos pontos de monitoramento em cinco anos em algumas rodovias incluía a substituição de aparelhos já existentes e teria um custo de R\$ 1 bilhão. Todos sabemos que esse gasto feito pela União deve ser coberto, e uma das fontes de receita para cobrir os gastos é a indústria da multa.

Uma das evidências de que o modelo atual é insustentável é que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) está realizando um estudo para que seja feita uma revisão do formato atual proporcionando condições de fiscalização voltadas para a redução de acidentes e não simplesmente para a aplicação excessiva de multas.

Em outro aspecto, as lombadas eletrônicas e radares atrapalham o trânsito e a fluidez nas rodovias do país. Em diversas localidades, a velocidade dos radares equivale a menos da metade do limite de velocidade da via, o que, inclusive, contraria as leis que regulamentam o trânsito. A capital pernambucana, por exemplo, tem o pior trânsito do Brasil e a quantidade excessiva de radares prejudica completamente a fluidez.

Nos grandes feriados, como Réveillon e Carnaval, o Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco desligou as lombadas eletrônicas que dão

¹ <https://g1.globo.com/carros/noticia/2019/04/04/mil-pontos-podem-deixar-de-ter-radar-em-rodovias-federais-ate-junho-apos-suspensao-de-instalacoes.ghtml>

acesso ao litoral e ao interior do estado² para “minimizar os transtornos de congestionamento e melhoria na mobilidade” durante as viagens de Réveillon.

Os radares têm parâmetros injustos, sendo praticamente impossível trafegar sem contribuir para o enriquecimento dos estados de maneira imoral. Equipamentos instalados em trechos retos de estradas, sem cruzamentos, marginais, áreas sensíveis ou curvas acentuadas, existem exclusivamente para obrigar o motorista a contribuir mais com o estado.

O próprio ministro da Infraestrutura admitiu que é necessário rever o modelo, dizendo que controle de velocidade é necessário somente em pontos críticos, onde a quantidade de acidentes é causada por excesso de velocidade. As vias públicas têm outros problemas, como falta de sinalização, defeito no revestimento, deficiência na mobilidade urbana. E é por isso que vamos rever o modelo.

Diante disso, percebe-se que há outros meios de fiscalização alternativos aos radares de controle de velocidade que podem ser eficazes.

Sala das Sessões, em 4 de abril de 2019.

Deputado Pastor Eurico
PATRIOTA-PE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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:

.....

² <https://www.folhape.com.br/noticias/noticias/estradas/2018/12/28/NWS,91752,70,731,NOTICIAS,2190-LOMBADAS-ELETRONICAS-SAO-DESLIGADAS-PARA-ANO-NOVO.aspx>

CAPÍTULO VIII

DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 92. (VETADO)

Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo será punido com multa de R\$ 81,35 (oitenta e um reais e trinta e cinco centavos) a R\$ 488,10 (quatrocentos e oitenta e oito reais e dez centavos), independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis, além de multa diária no mesmo valor até a regularização da situação, a partir do prazo final concedido pela autoridade de trânsito, levando-se em consideração a dimensão da obra ou do evento e o prejuízo causado ao trânsito. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.281, de 4/5/2016, publicada no DOU de 5/5/2016, em vigor 180 dias após a publicação\)](#)

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

FIM DO DOCUMENTO