

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

(Do Sr. DELEGADO ÉDER MAURO)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro - para permitir apenas o uso de medidores de velocidade fixos e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ Art. 21
.....

III - implantar, manter, operar e fiscalizar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário, especialmente os medidores de velocidade que deverão ser eletrônicos, fixos, luminosos e visíveis, ainda que em circunstâncias de visibilidade reduzida, com registro de velocidade em “display digital, sob pena de inconsistência do auto de infração e da penalidade dele decorrente; (NR)

IV - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, especialmente aquelas decorrentes de excesso de velocidade, que somente serão válidas quando aferidas por medidores de velocidade eletrônicos, fixos, luminosos e, visíveis, ainda que em circunstâncias de visibilidade reduzida, com registro de velocidade em “display” digital, sob



pena de inconsistência do auto de infração e da penalidade dele decorrente; (NR)

.....

Parágrafo único. Apenas nas hipóteses de registro de velocidade acima de 120Km/h será permitida a aferição por mecanismos móveis ou portáteis. (NR)”

“Art. 61

.....

§ 3º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar a sinalização da velocidade máxima permitida da via, a uma distância de 500 metros dos aparelhos de fiscalização medidores de velocidade.(NR)

§ 4º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar a sinalização, a uma distância de 200 metros, de advertência quanto à existência de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade.(NR)

§ 5º É proibida a utilização de aparelhos de fiscalização medidores de velocidade com equipamentos eletrônicos móveis ou portáteis, sendo válida apenas na hipótese de aferição de velocidade acima de 120 Km/h. (NR)

§ 6º Fica proibida a oscilação de velocidade máxima permitida, ressalvadas as circunstâncias legais e geográficas previstas em lei.(NR)

§ 7º Apenas será permitida a autuação e respectiva aplicação de penalidade quando for aferida pelos medidores com equipamentos fixos velocidade acima de 60 km/h nos veículos automotivos. (NR)”

“Art. 218.....

.....

§ 1º Os medidores de velocidade para veículos automotivos com registro fotográfico deverão ser eletrônicos, fixos, luminosos e visíveis, ainda que em circunstâncias de visibilidade reduzida e obrigatoriamente apresentar



display digital, onde seja possível visualizar a velocidade registrada no momento da passagem. (NR)

§ 2º Em caso de defeito que impossibilite a exibição da velocidade registrada, o veículo não poderá ser autuado. (NR)

§ 3º Não é permitida a aferição de velocidade de veículos por medidores portáteis ou móveis, sendo válida apenas na hipótese de velocidade acima de 120 Km/h. (NR)

§ 4º As penalidades previstas neste artigo serão aplicadas caso a velocidade medida, já descontado o erro máximo admitido na legislação metrológica em vigor, seja, no mínimo, 10% (dez por cento) superior ao limite de velocidade estabelecido para a via, sendo de no mínimo 60 km/h.”(NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A segurança realmente é um fator importante para os condutores. No intuito de garantir condições de segurança das vias e rodovias são estabelecidos limites legais de velocidade através de placas de sinalização. Quando as velocidades praticadas pelos veículos são semelhantes, há redução da necessidade de ultrapassagens, da possibilidade de conflitos e, conseqüentemente, do risco de acidentes.

Os limites legais de velocidade são as máximas velocidades permitidas num determinado trecho da rodovia. De forma geral, esses limites correspondem às velocidades máximas que podem ser praticadas sob situações favoráveis e sem que haja prejuízos à segurança dos usuários da via.

O artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro realmente define, até mesmo numericamente, limites máximos a serem adotados. A adoção de velocidades superiores por parte dos motoristas caracteriza uma infração, muito embora a aplicação da penalidade dependa de quanto à velocidade praticada supera o limite existente.



O artigo 62 do CTB manifesta que igualmente ao excesso de velocidade máxima permitida, velocidades muito reduzidas são indesejáveis a fluidez do trânsito e por isso, estabelece que a velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida. Entretanto, no Código de Trânsito não são apresentados critérios técnicos que permitam aos órgãos regulamentadores estabelecer limites diferentes dos genericamente indicados para as vias urbanas ou rodovias.

Os redutores de velocidade são fundamentais principalmente em trechos críticos de rodovias e até dentro das cidades, onde motoristas extrapolam o limite máximo. Quanto maior a velocidade, maior a gravidade das lesões e maior a ocorrência de óbitos.

A determinação da velocidade máxima para os veículos, em 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.

Em que pese os alarmantes números de vítimas fatais, sendo necessário o controle da velocidade de tráfego nas vias, o volume de dinheiro arrecadado pelas multas aplicadas supera o empregado em políticas públicas aplicadas em proveito da conscientização de seus condutores veiculares.

Entendemos que a utilização de dispositivos móveis, portáteis, estáticos e fixos de controle de velocidade tem sido utilizados de forma contrária à publicidade dos atos públicos se considerarmos que seu emprego pelas autoridades de trânsito opera-se de forma surpreendente, com o objetivo de emboscar condutores de veículos automotores, reboques e semirreboques em nome do enriquecimento de uma indústria de multas cuja existência não se pode negar no Brasil.

Rio 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.”¹

Sendo assim, entendemos que as alterações propostas ao Código de Trânsito Brasileiro devem contribuir sobremaneira para dar mais segurança ao administrado assim como à própria administração pública.

Por tudo isso, estamos certos de contar com o apoio de nossos ilustres pares para a aprovação da matéria.

Sala das sessões, em de de 2020.

Deputado Delegado **ÉDER MAURO**
PSD/PA

¹ Site Âmbito Jurídico.com.br

http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=694

