

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

PROJETO DE LEI Nº 3.738, DE 2019

Estabelece criação de uma base de dados única de rotativos e sistemas integrados dos Departamentos de Trânsito com o intuito de localizar veículos com restrição de furto/roubo ou busca e apreensão

Autora: Deputada LAURIETE

Relator: Deputado LUIS MIRANDA

I - RELATÓRIO

O PL 3738, de 2019 pretende facilitar a localização de veículos com restrição de furto, roubo ou busca e apreensão, estabelecendo dever às empresas responsáveis pelos parquímetros de manter atualizados nos sistemas os veículos com restrições de furto e roubo, além daqueles com gravame de busca e apreensão e ao respectivo funcionário responsável pela empresa a alertar a autoridade policial competente para adoção das medidas pertinentes.

Na Justificação a ilustre autora invoca a facilidade de acesso às placas dos veículos clientes dessas empresas para a localização daqueles com as restrições apontadas, auxiliando o Estado a combater a violência em todas as suas formas, mediante integração dos sistemas de informação por meio da tecnologia, reduzindo a longo prazo o risco de credores e auxiliando na eficiência da aplicação da legislação.

Apresentado em 26/06/2019, o projeto foi distribuído, em 15/07 do mês seguinte, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS); de Segurança Pública e Combate ao Crime



Organizado (CSPCCO); e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), esta, para efeito do disposto no art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), sujeita à apreciação conclusiva das Comissões, em regime de tramitação ordinária.

Em 05/05/2021, foi aprovado na CDEICS o parecer, pela aprovação, com substitutivo, do relator designado, Dep. Amaro Neto.

Tendo sido designado Relator da matéria nesta Comissão, em 20/05/2021 e transcorrido o prazo de amendamento sem apresentação de qualquer emenda, cumprimos agora o honroso dever que nos cabe.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 3738, de 2019, foi distribuído a esta Comissão por se tratar de matéria relativa às políticas de segurança pública e seus órgãos institucionais nos termos do art. 32, inciso XVI, alínea 'g', do RICD.

Cumprimentamos a ilustre Autora pela preocupação em dotar o ordenamento jurídico do País de mecanismos que aperfeiçoem a atividade de apuração das infrações penais e administrativas relacionadas com o trânsito, bem como em acelerar o contencioso pela ágil localização de veículos com restrição.

Entendemos que a proposição merece prosperar, contudo merece aprimoramento, pelas razões que passamos a expor adiante. Não pactuamos com o entendimento no sentido de obrigar as empresas a instalar sistemas para uso do poder público e muito menos a de obrigar seus prepostos a atuar no sentido de fiscalizar, em nome do Estado, os veículos com restrição.

Essa situação nos levou a apresentar substitutivo, agregando conteúdo do PL 6463/2016, do ex-Deputado Adail Carneiro, o qual foi aprovado nesta Comissão, na Comissão de Viação e Transporte e teve



parecer pela aprovação na Comissão de Finanças e Tributação, tendo sido arquivada por término de legislatura.

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. A informação incompatível pode ser, por exemplo, a identificação de um mesmo veículo em locais situados a grande distância um do outro, em curto período de tempo, não sendo faticamente possível tal deslocamento.

Ela pode se dar na hipótese de adulteração de placas para efeito de se furtar à fiscalização e evitar a aplicação de multas ou a regularização do veículo. Pode coibir 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. Permite a localização de veículos com gravame de busca e apreensão. E, ainda, 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, em obediência ao princípio da reserva do código, resolvemos, em vez de propor nova lei, alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), lei de regência da matéria, 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 do Sinesp, 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 permite 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.

Por fim, agregamos o conteúdo da emenda aprovada na CDEICS.

Desta forma, entendemos que o substitutivo que apresentamos tende a disciplinar a utilização dessa importante e esquecida ferramenta, para segurança de todos os cidadãos, visando a aumentar o nível de segurança da sociedade.

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do **PL 3738, de 2019**, com o **SUBSTITUTIVO** ora ofertado.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado LUIS MIRANDA
Relator

2021-9314-260



COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3738, DE 2019

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas vias públicas de tráfego e locais de estacionamentos de veículos que menciona.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre videovigilância nas praças de pedágios, nas vias públicas de tráfego de veículos automotores dotadas de equipamentos eletrônicos para controle de velocidade e nos locais de estacionamento público e privado em todo o território nacional, visando à utilização de base de dados única com o intuito de localizar veículos com restrição de furto, roubo ou busca e apreensão.

Art. 2º A Lei nº 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. A União, diretamente ou por intermédio das empresas concessionárias de rodovias federais, deve instalar 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, além daqueles com gravame de busca e apreensão; ou

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

§ 3º Para consecução dos objetivos desta lei é facultado:

I – aos entes federativos, a adesão aos sistemas referidos no caput mediante sua instalação nas rodovias e estacionamentos públicos e parquímetros sob sua administração ou de empresas concessionárias;

II – aos entes referidos no caput e no inciso I deste parágrafo, a instalação, dos sistemas mencionados, nos estacionamentos sob administração ou exploração comercial de empresa privada.

§ 4º Os órgãos cadastrados referidos no § 2º 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 ao Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública – Sinesp, 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. (NR)”

Art. 3º O art. 14 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do § 5º, com a seguinte redação:

“Art. 14.

.....

§ 5º Os editais de licitação de concessão de rodovia deverão apresentar projeto de viabilidade técnica sobre sistemas de câmeras de videovigilância, a serem implantados nas praças de pedágio. (NR)”

Art. 4º 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 nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 5º Esta lei entra em vigor um ano depois de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado LUIS MIRANDA
Relator

2021-9314-260

