

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº , DE 2006
(Do Sr. José Roberto Arruda)

Dispõe sobre a legislação de trânsito e dá outras providências.

Art. 1.º Esta lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, com o objetivo de:

- I - Estabelecer critérios técnicos para a instalação de instrumento ou equipamentos de fiscalização de velocidade em vias; e
- II- Vedar o pagamento parcelado de infração, punida com multa, classificada de natureza gravíssima.

Art. 2º A Lei nº 9.503/97, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo XIV-A.

Capítulo XIV-A
Da medição de velocidade

Art. 160-A A medição de velocidade deve ser feita por instrumento ou equipamento que registre a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem, podendo ser dos seguintes tipos:

- I - Fixo: medidor de velocidade instalado em local definido e em caráter permanente;
- II - Estático: medidor de velocidade instalado em um veículo parado ou em um suporte apropriado;
- III - Móvel: medidor de velocidade instalado em um veículo em movimento, que procede a medição ao longo da via;
- IV - Portátil: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

§ 1º Entende-se por medidor de velocidade todo instrumento ou equipamento mecânico, elétrico, eletrônico ou fotográfico que tenha como objetivo o controle da velocidade.

§ 2º Quando o instrumento ou equipamento for dotado de dispositivo registrador de imagem esta deve permitir a identificação da marca do veículo e conter:

- I. Placa do veículo;

- II. Velocidade regulamentada para o local da via e para o tipo de veículo, quando os limites forem diferenciados, em quilômetros por hora;
- III. Velocidade medida do veículo, em quilômetros por hora;
- IV. Identificação do local da via;
- V. Data e hora da infração;
- VI. Identificação do instrumento ou equipamento utilizado pelo seu número de série estabelecido pelo fabricante ou, quando não existir, pela numeração estabelecida pelo órgão de trânsito.

Art. 160-B Cabe à autoridade de trânsito competente com circunscrição sobre a via, ou a seus agentes, determinarem a localização, a instalação e a operação dos instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade, a partir de estudos técnicos que justifiquem a necessidade de sua instalação.

§ 1º Fica dispensada a presença da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, no local da infração, quando utilizado para a comprovação da infração o medidor de velocidade fixo com dispositivo registrador de imagem, instalado em local definido e em caráter permanente, ou medidor de velocidade estático com dispositivo registrador de imagem, instalado em um suporte apropriado.

§ 2º A instalação de equipamento fixo ou estático deverá ser aprovada pelo órgão ou entidade executivo rodoviário com jurisdição sobre a via.

Art. 160-C A fiscalização de velocidade deverá ocorrer somente em vias com sinalização que regule a velocidade máxima permitida.

§ 1º A sinalização deve ser colocada ao longo da via fiscalizada, do lado direito do sentido de trânsito ou suspensa sobre a pista, observados os critérios da engenharia de tráfego, de forma a garantir a segurança viária e informar adequadamente aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

§ 2º Em pistas com sentido único de circulação, com três ou mais faixas de trânsito, a sinalização deve ser colocada preferencialmente em ambos os lados.

§ 3º A fiscalização de velocidade com medidor do tipo móvel só pode ocorrer em rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais sinalizadas com a placa de regulamentação e onde não ocorra variação de velocidade em trechos menores que cinco quilômetros.

§ 4º A fiscalização de velocidade em vias onde ocorre redução de velocidade só pode ser executada por medidores de velocidade fixos ou estáticos, com ou sem dispositivo registrador de imagem, se a sinalização de regulamentação de velocidade com reduções for implantada a intervalos máximos de vinte quilômetros por hora, até atingir a velocidade regulamentada para o local onde está instalado o equipamento.

§ 5º Para a fiscalização com medidor de velocidade fixo, estático ou portátil deve ser observada uma distância entre a placa de regulamentação de velocidade máxima permitida e o medidor de velocidade, facultada a repetição da mesma à distância menores.

§ 6º Na fiscalização de velocidade com medidor estático ou portátil é obrigatório o uso de placa de regulamentação, do tipo removível, para o cumprimento das distâncias estabelecidas para redução de velocidades.

§ 7º A fiscalização de velocidade em vias não sinalizadas com regulamentação de velocidade máxima permitida somente pode ocorrer com medidor estático ou portátil, com registro de imagem, ou com a presença da autoridade de trânsito ou seu agente quando não houver registro de imagem, sendo obrigatória a instalação de placa removível indicando a velocidade máxima por tipo de veículo.

§ 8º É obrigatória à autoridade de trânsito a utilização da sinalização vertical de indicação educativa, informando a existência de fiscalização eletrônica, bem como a associação desta informação à placa de regulamentação de velocidade.

Art. 3º A Lei nº 9.503/97, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

Art 280-A O auto de infração registrado por medidor de velocidade definido nos incisos I, II, III e IV, do art. 160-A deverá conter:

I – tipificação da infração;

- II.- placa do veículo;
- III – local, data e hora do cometimento da infração;
- IV - a velocidade medida;
- V - a velocidade regulamentada para a via;
- VI - a velocidade considerada para a aplicação de penalidade;
- VII - o tipo de equipamento utilizado na autuação;
- VIII - Identificação do equipamento pelo seu número de série ou, quando não existir, pela numeração estabelecida pelo órgão de trânsito;
- IX - a assinatura, no auto de infração, da autoridade de trânsito com responsabilidade administrativa pela autuação com medidor de velocidade.

§ 1º A velocidade considerada para efeito de aplicação de penalidade é a diferença entre a velocidade medida e o valor correspondente ao seu erro máximo admitido, todas expressas em quilômetros por hora.

§ 2º O erro máximo admitido deve respeitar a legislação metrológica em vigor.

Art.4º O Art. 260, da Lei nº 9.503/97, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“**Art.260**.....

.....

§ 5º A infração punida com multa poderá ter seu pagamento parcelado, a critério do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração.

§ 6º O disposto no parágrafo anterior não se aplica à infração classificada de natureza gravíssima.” (NR)

.....

Art.5º Acrescentem-se os seguintes artigos às Disposições Finais e Transitórias do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 342 O Conselho Nacional de Trânsito estabelecerá, no prazo de cento e oitenta dias, as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional que justifiquem a necessidade de instalação dos medidores de velocidades, bem como qual o tipo a ser utilizado, conforme determina o art.160-B.

Art. 343 O CONTRAN tem prazo de noventa dias para regulamentar a adequação da sinalização às distâncias estabelecidas nos §5º e §6º do art. 160-C, contados a partir da publicação desta Lei.

Art.344 A informação da velocidade considerada para aplicação de penalidade constante do auto de infração, disposto no Art. 280-A, entrará em vigor decorridos cento e oitenta dias da publicação desta Lei.

Art.345 - Ficam convalidadas todas as penalidades impostas por infrações detectadas por instrumentos ou equipamentos de registro de velocidade aplicadas até a publicação desta Lei. (NR)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Decorridos cerca de oito anos da aprovação do Código Brasileiro de Trânsito - CBT, observa-se que vários tópicos permanecem sem a legislação e regulamentação complementar necessária, pois tanto o Governo Federal como Estados e Municípios ainda não baixaram as resoluções necessárias para sua execução. De qualquer forma, muitos benefícios foram verificados, em especial a redução no índice de mortes por acidentes de trânsito.

Como medida de prevenção de acidentes, o Código estabeleceu multas altíssimas para os infratores, desde o uso de farol alto em vias com iluminação pública até à invasão de faixa exclusiva dos ônibus, incluindo direção por pessoa embriagada e não prestação de socorro a vítimas de acidente de trânsito. A suspensão ou a perda da carteira de habilitação é aplicada no caso de reincidência, dependendo do número de vezes e da gravidade da infração cometida.

O atual Código, também, deu atenção especial ao fluxo e à velocidade dos veículos, especialmente no que se refere aos limites estabelecidos. Entretanto, a fixação de tais limites parece depender de critérios subjetivos dos departamentos de trânsito locais, pois costumam não ter uniformidade e, com frequência, não correspondem às reais necessidades da população.

Esta condição é o resultado de descentralização dos serviços de trânsito, que constitui uma das principais alterações do Código. Com isso, tanto os Estados quanto as municipalidades passaram a ser diretamente

responsáveis pelo planejamento, pelas operações e fiscalização do trânsito e emissão de autos de infração, sem que existam critérios nacionais que regulamentem estes procedimentos.

Nestas condições, a fiscalização eletrônica trouxe euforia a alguns departamentos de trânsito, estaduais e municipais, e às indústrias e empresas especializadas em medidores de velocidade necessários para esse controle. Com isso, os radares fixos, também conhecidos como "pardais", e as lombadas eletrônicas foram incorporadas no dia-a-dia dos motoristas brasileiros, e grave é a falta de critério na instalação desse instrumental.

Isso porque a aplicação de qualquer nova tecnologia de medição de velocidade deve ser precedida de estudos técnicos e de campanhas de esclarecimento sobre as novas práticas, principalmente nas vias urbanas, estradas e rodovias brasileiras.

Como isso não ocorreu, surgiram os reclamos da população, que exige estudos técnicos transparentes e campanhas de esclarecimento acerca das cobranças de multas registradas por aparelhos medidores de velocidade e equipamentos fotográficos. Ao mesmo tempo surgem fortes denúncias de que esses aparelhos estão sendo utilizados de forma a gerar receita para o setor público e para empresas privadas.

Questiona-se, em decorrência, as condições em que uma empresa privada, prestadora de serviço de fiscalização de trânsito e detentora de equipamentos de medição de velocidade, pode assumir o poder de polícia e cobrar multas do contribuinte, visto que este assunto também permanece sem regulamentação federal.

Como conclusão destaco que esta crescente reação da população ao que está sendo popularmente denominado de "indústria das multas" tem como origem a falta de regulamentação que defina os procedimentos e os critérios que devem ser adotados na utilização destes instrumentos e, principalmente, que respeitem a cidadania dos motoristas brasileiros.

Quero deixar patenteado que não sou contra – e ninguém nesta Casa o seria – a rigorosa fiscalização das infrações de trânsito e a implacável punição aos faltosos, muitas vezes contumazes e dolosos violadores da legislação. Tampouco sou contrário ao uso de novas tecnologias no trânsito.

Estou convicto que o projeto de lei, ora proposto, atenderá os anseios dos cidadãos que precisam de regras transparentes quando da aplicação das normas que regem a fiscalização do trânsito no Brasil.

Em relação ao parcelamento de multas, como proposto no presente projeto, pretendemos dar respaldo legal a uma prática que já utilizada em diversos Estados e Municípios Brasileiros.

Importante também é destacar que o presente projeto de lei deverá ser complementado por resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em especial no que diz respeito, como e onde é que os radares e "pardais" podem ser instalados, definindo-se um tratamento diferenciado para medidores com imagem e sem imagem.

Complementarmente caberá ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, como órgão executivo máximo do trânsito no País, desenvolver os estudos técnicos necessários para apoiar a aplicação das normas e regulamentos que devem ser observadas por órgãos federais, estaduais e municipais.

Estes estudos, certamente, levarão a adoção de critérios mais uniformes em todo o país e contribuirão, também, para o desenvolvimento da fiscalização de trânsito em seu aspecto mais positivo: a prevenção.

Este é o espírito do presente Projeto de Lei, o qual deverá, certamente, receber a atenção prioritária dos membros desta Casa.

Sala das Sessões, em de janeiro de 2006

José Roberto Arruda
Deputado