



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2011.
(Do Sr. Pauderney Avelino)

Dispõe sobre as penalidades de trânsito e sobre as consequências decorrentes de infração verificada por aparelho eletrônico, equipamento audiovisual, fotográfico ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de 30 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro -, passa a vigorar os seguintes alterados e acrescidos:

“Art. 21.....
.....

VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas previstas nos incisos VIII e IX, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;”(NR)

“Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida exclusivamente por lombadas eletrônicas, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:” (NR)

.....



Parágrafo único. As lombadas eletrônicas somente poderão ser afixadas com o propósito de prevenção de acidentes e controle de tráfego e em locais próximos a travessia de pedestres devidamente sinalizada ou de intenso cruzamento de veículos, devendo o órgão de trânsito competente elaborar estudo técnico para fins de regulamentação sobre a necessidade da instalação do aparelho. ”

“Art. 256.
.....

§ 4º As infrações verificadas por sistemas de radar móvel, fixo, ou qualquer outro equipamento tecnológico, audiovisual e fotográfico, exceto as detectadas por lombadas eletrônicas, não impõe ao condutor ou ao proprietário do veículo a penalidade de multa, devendo incidir somente a pontuação correspondente, conforme descrito no art. 259, e também as medidas administrativas previstas no Capítulo XV.

§ 5º As multas somente incidirão nos casos de infrações lavradas por agentes de trânsito e demais autoridades competentes, exceto as transgressões verificadas mediante sistema de lombadas eletrônicas, as quais estão disciplinadas na forma do art. 218 desta Lei.

§ 6º O auto de infração deve conter o ciente do condutor infrator, o qual deverá ser orientado pelo agente de trânsito sobre as normas por ele infringidas e suas consequências, sendo que, na impossibilidade de se colher a assinatura do responsável ou no caso de recusa deste, o auto deverá conter a assinatura de dois agentes de trânsito devidamente identificados.

§ 7º O infrator deverá ser advertido para assinar o auto de infração conforme documento oficial de identidade, sendo que a alteração da identificação poderá ensejar a instauração de processo criminal por falsificação e fraude.”

“Art. 257.
.....

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica implica ao responsável pela entidade o ônus do art. 259, caso não indicado o condutor infrator.” (NR)

“Art. 261.
.....

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de dezoito pontos, prevista no art. 259.” (NR).

“Art. 263.
.....



IV – quando o infrator computar mais de cinquenta pontos decorrentes de infrações a que se refere o art. 259.

.....
§ 3º O infrator que reincidir na penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação ficará impedido de requerer a reabilitação pelo período de cinco anos, devendo comprovar sua participação em curso de reciclagem, fornecer laudo psicotécnico e exame físico com a finalidade específica de solicitação do novo documento.”

“Art. 280.

.....
§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN, sendo terminantemente proibida a instalação de qualquer mecanismo que não atenda aos requisitos objetivos de necessidade e adequação considerados nesta Lei.” (NR)

.....
.....
§ 5º As infrações verificadas pelos sistemas a que se refere este artigo serão nulas se decorrentes de aparelhagem instalada sem prévio estudo científico de necessidade e adequação, considerados critérios objetivos de prevenção de acidentes, educação de trânsito e melhoramento do trânsito a serem definidos pelo CONTRAN em cento e vinte dias contados a partir da publicação desta Lei.

§ 6º Os aparelhos instalados antes da vigência desta Lei somente estarão habilitados ao funcionamento após o estudo referido no § 5º.

§ 7º As infrações verificadas por sistemas de radar antes da vigência desta Lei serão consideradas válidas, devendo o condutor ou o proprietário do veículo arcar com as multas correspondentes, salvo se decorrentes de aparelhagem em desacordo com a regulamentação do CONTRAN vigente à época do fato, cuja irregularidade deverá ser arguida na forma dos procedimentos estabelecidos na Seção II ‘d’ Capítulo XVIII.

“Art. 280-A Os órgãos competentes de trânsito de cada unidade da federação deverão publicar, trimestralmente, na página eletrônica virtual do respectivo órgão de trânsito ou no jornal de maior circulação do município, do estado ou do Distrito Federal, respectivamente, a relação de todos os aparelhos de radar móvel, fixo, lombadas eletrônicas ou qualquer outro equipamento tecnológico, audiovisual e fotográfico que estiverem aptos ao funcionamento, segundo as condições de estudo técnico e científico estabelecidas no § 5º do artigo 280.



“Art. 280-B Cada unidade da federação e seus respectivos municípios somente poderão contratar, exclusivamente mediante licitação, os serviços de fabricação e instalação dos aparelhos de radar, lombadas eletrônicas e demais aparatos tecnológicos, sendo proibida qualquer formalização direta de contrato ou convênio com entidades privadas para o fim de gerenciamento dos aparelhos.

Parágrafo único. O controle, gerenciamento e manutenção dos aparelhos eletrônicos de fiscalização do trânsito deverão ser administrados pelos órgãos de trânsito competentes ou poderão ser contratados estritamente na forma da lei nº 8.666/93, sendo terminantemente proibida como forma de pagamento pelos serviços qualquer cláusula de participação ou desempenho na arrecadação de recursos provenientes das multas.”

“Art. 320.

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança, à educação de trânsito e na manutenção e melhoramento das vias de trânsito federais.
(NR)

§ 2º O restante dos valores destinados às unidades da federação deverão ser aplicados, exclusivamente, na manutenção e melhoramento das vias, sinalização de tráfego, pavimentação e instalação de novas rotas de trânsito de veículos, bem como em sistemas de prevenção de alagamentos, escoamento de enxurradas e mecanismos de mobilidade e acessibilidade para deficientes físicos e idosos.

§ 3º A utilização dos recursos arrecadados com a cobrança de multas em desconformidade com o quanto estabelecido nos parágrafos anteriores sujeitará os gestores responsáveis, agentes públicos ou não, às penalidades cominadas dos crimes contra a Administração em Geral, conforme disposição do Código Penal.

§ 4º Os agentes e demais autoridades de trânsito que forem acusados de terem forjado ou falsificado qualquer modalidade de infração ou que tiverem contra si imputada a prática de crimes tipificados pela legislação penal como corrupção serão afastados temporariamente dos seus cargos desde o ato, se decorrente de flagrante, ou do recebimento da denúncia até o trânsito em julgado do respectivo processo de apuração criminal.

§ 5º O juiz competente para o julgamento da causa, no que se referente os parágrafos deste artigo, deverá decidir sobre a manutenção ou suspensão dos proventos recebidos pelos acusados, considerada a gravidade e as circunstâncias do caso.”

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

JUSTIFICATIVA



De conhecimento público que as infrações de trânsito são passíveis de punições conforme sua natureza e gravidade. Dentre as modalidades de sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, conforme dispõe no art. 256, II, está a previsão da multa.

Ocorre que a “multa”, enquanto sanção, não possui natureza arrecadatória, pois visa a punição de um ato infracional – embora detenha natureza pecuniária. Portanto, as multas decorrentes de ilicitudes cometidas no trânsito têm sua razão de ser, isto é, são elas dotadas de caráter repressivo e pedagógico, pois objetivam a educação no trânsito.

Com esse espírito educativo o Código de Trânsito Brasileiro foi promulgado. A intenção basilar da lei é a organização do trânsito e a prevenção de acidentes. Daí a função das multas como objeto de punição. Ao infringir uma norma de condução o agente é “educado” mediante tal reprimenda.

Assim, a teor da sua intenção primária, a lei não visa extorquir ou empobrecer os infratores, mas repreender e corrigir os maus condutores.

Diversos mecanismos para a educação no trânsito foram criados com a edição do CTB. A despeito do tema, pode ser citado o art. 74, cujo preceito revela: “*A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito*”.

Enfim, todos os mecanismos da lei convergem na ideia de que a legislação deve servir de instrumento educacional, e não como agente arrecadador ou tributário. Caso o objetivo da norma fosse tão somente o abastecimento dos cofres públicos, certamente o produto arrecadado com a multas destinariam aos gastos públicos de forma genérica, e não exclusivamente ao sistema de tráfego, conforme preconiza o Código.

Enfim, no início de 1998 - época em que começou a vigor - o Código de Trânsito foi recepcionado como um dos instrumentos mais modernos do mundo. Em todos os cantos do país as autoridades de trânsito controlavam o tráfego de maneira ostensiva e repreendia verbalmente os infratores ao lhes entregar, em mãos, a multa que acabara de aplicar.

O objetivo da norma era absolutamente compreendido e a sua finalidade exercida de forma legítima. O respeito e a educação de trânsito eram controlados efetivamente por meio dos agentes de tráfego. A presença das autoridades sempre foi eficaz nesse processo pedagógico visado pela norma.

Contudo um único preceito do Código de Trânsito se tornou um divisor de águas entre a verdadeira intenção da norma e a realidade transviada, reveladora de que o



sistema de imposição de multas no Brasil se tornou um processo falido, o qual tem sido usado para abastecer canais de corrupção em detrimento do patrimônio material e moral do Estado.

Isto se diz, pois o §2º do art. 280 do CTB previu a possibilidade de serem lavrados autos de infração mediante sistemas de aparelhagem eletrônica, cujo método deveria ser implantado por meio de Resolução do CONTRAN. Eis o referido dispositivo:

Art. 280 -

.....

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

Dáí que, em 2003, foram instaurados os chamados radares, popularmente conhecidos como “pardais”.

Por meio da Resolução nº 146, de 27 de agosto de 2003, o CONTRAN editou os parâmetros para a atuação de certas infrações de trânsito por meio desses aparatos tecnológicos.

Deve ser destacado, que a presente proposição não pretende a extinção desse mecanismo de apuração de infrações de trânsito, mas sim o seu aprimoramento. Pretende-se evitar que a utilização desses mesmos instrumentos continuem sendo usados à margem da legislação e da Constituição Brasileira, a qual proíbe a finalidade confiscatória das sanções pecuniárias.

A instalação e o manejo dos radares são feitos de forma indiscriminada, sem qualquer planejamento ou explicação convincente, considerando a logística e os locais onde são instalados, ainda que a citada Resolução do CONTRAN trace algumas diretrizes nesse sentido.

E mais, a pulverização desses instrumentos banalizou o sistema de educação no trânsito. O novo sistema pôs fim ao objeto precípua da norma basilar, que visava o aperfeiçoamento do comportamento dos condutores mediante a aplicação de multa.

Anos atrás, os motoristas eram forçados a conduzir seus veículos na forma prescrita em lei, pois imaginavam o trânsito como um todo, como um organismo onde a infração em determinada rua era a mesma que na rua ao lado. Assim, a qualquer momento o mau motorista poderia ser punido pelo agente fiscalizador. Desta forma o país estava se



amoldando e se conscientizando sobre o verdadeiro sentido da obediência às leis de tráfego e da incidência das multas.

Com o emprego dos radares e, com isto, o fim da fiscalização ostensiva, atualmente os condutores se preocupam somente em não serem “extorquidos” mediante o sistema de multas existente. Os motoristas não mais se preocupam com a atenção permanente, pois somente mudam a forma de dirigir no local onde estiver instalado o sistema de radar.

Hoje em dia, o mau motorista acredita, por exemplo, que a velocidade somente deve ser moderada nos locais onde existem radares. Ao passar daqueles pontos o mesmo condutor volta a acelerar seu veículo. Irrefreável se afirmar que o sistema de radares pôs fim à uniformidade no trânsito.

O objetivo da norma foi desviado. A lei pretendeu a educação no trânsito, mas hoje as multas advindas dos radares servem de instrumento arrecadatório. Essa é a verdade pura e de conhecimento geral.

Fácil notar, ao transitar pelas ruas de qualquer cidade do país, que não há critério algum para a instalação dos “pardais” e das chamadas lombadas eletrônicas. Aliás, muitas das vezes o aparelho é fixado em vias onde não há riscos de acidentes ou em locais ermos, em que a presença do radar revela a avidez na busca pelo produto das multas.

Por mais que a Resolução do CONTRAN preveja a realização de estudo técnico para a instalação dos radares, e a necessidade da implantação segundo alguns critérios objetivos, o fato é que a mesma não impede a instalação dos instrumentos em locais inadequados. Ou ainda, a população brasileira não sabe e não tem a informação de quais radares estão instalados em plena conformidade com a Resolução daquele órgão.

No meio jurídico tal procedimento é denominado como fraude à lei, ou seja, o fraudador se utiliza de um meio aparentemente legal para atingir um fim ilegal. No caso, a Resolução do CONTRAN nº 146/2003 tem servido de biombo às autoridades públicas que nada fazem a despeito da criminalidade por detrás do sistema de arrecadação de multas implantado no Brasil pois, aparentemente, o sistema é legal.

Mas não é só. Ainda que tivesse o viés arrecadatório puro, o que não é verdade, ainda assim o sistema de “pardais” estaria em confronto com sua regra de criação, pois o produto arrecadado também sofre um rompimento abrupto em sua finalidade.

O Código Brasileiro de Trânsito exorta que:



Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Ocorre que, longe de servir ao objeto da lei, tal como consignado acima, a receita originada com as multas tem servido de fomento à corrupção e à imoralidade que está entranhada nos órgãos e departamentos de trânsito em todo o país. Tal argumento é notório, pois é de conhecimento público a ocorrência de fraude.

Isto se diz, pois a receita de que se tem notícia, estimada em R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais), não revela um melhoramento mínimo nos sistemas de “... sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito”. Ao contrário, todo o sistema de tráfego urbano, rural ou interestadual está falido. Não há melhorias substanciais, mas os “pardais” continuam faturando para o fim de injetar dinheiro em esquemas fraudulentos e corrompidos.

Deve ser esclarecido, contudo, que a gerência de uma pequena parte desses recursos é feita pelo DENATRAN, órgão executivo também arrolado no presente feito. Destarte, conforme disposto no art. 19, XII, do CTB, combinado com a Resolução nº 335/2009, do CONTRAN, 5% dos valores arrecadados são repassados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET para serem destinados às suas finalidades registradas no Decreto nº 2.613, de 03 de junho de 1998:

Art 4º Os recursos do FUNSET serão aplicados:

I - no planejamento e na execução de programas, projetos e ações de modernização, aparelhamento e aperfeiçoamento das atividades do DENATRAN relativas à educação e segurança de trânsito;

II - para cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito no âmbito de suas atribuições;

III - na supervisão, coordenação, correição, controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

IV - na articulação entre os órgãos dos Sistemas Nacional de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, por intermédio do DENATRAN, objetivando o combate à violência no trânsito e mediante a promoção, coordenação e execução do controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

V - na supervisão da implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito, visando à uniformidade de procedimentos para segurança e educação de trânsito;



VI - na implementação, informatização e manutenção do fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e no controle dos componentes do trânsito;

VII - na elaboração e implementação de programas de educação de trânsito, distribuição de conteúdos programáticos para a educação de trânsito e promoção e divulgação de trabalhos técnicos sobre trânsito;

VIII - na promoção da realização de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como na representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais relacionados com a segurança e educação de trânsito;

IX - na elaboração e promoção de projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, informatização, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito;

X - na organização e manutenção de modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências e os acidentes de trânsito;

XI - na implementação de acordos de cooperação com organismos internacionais com vista ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito.

Diante disso, conclui-se que, apesar da suposta obediência do órgão à lei, ao elaborar a Resolução impugnada dentro dos padrões mínimos de razoabilidade, o ato vem permitindo o afastamento dos objetivos de fato. Isto é, aparentemente há reverência ao Código de Trânsito, mas o instrumento resolutivo permite o abuso e o desvio da finalidade.

Daí a necessidade de ser alterada a legislação de regência para que se fortaleça o sistema de controle de tráfego por meio de aparelhos tecnológicos, e que o mecanismo atenda os fins previstos no Código.

Portanto, reitera-se não pretender o fim dos chamados “pardais”, pois o sistema nasceu com propósito legítimo, cujo objetivo ainda pode ser resgatado com a alteração da legislação em vigor, na medida em que se propõe.

A medida visa pôr um fim na rede fraudulenta de arrecadação das multas proveniente dos radares, bem como aperfeiçoar o sistema de educação no trânsito e prevenção de acidentes.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Com toda certeza, ao se ver livre das mazelas aqui apontadas, o Patrimônio Público material e moral renderá inúmeros frutos e o real objetivo da norma matriz será enfim legitimado.

Diante destas argumentações, solicitamos aos nobres pares a aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 05 de abril de 2011.

Pauderney Avelino
Deputado federal DEM/AM