



CONGRESSO NACIONAL

MPV 673

00022TA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição Medida Provisória nº 673, de 2015.			
autor Dep. Pauderney Avelino			Nº do prontuário	
1 Supressiva	2. Substitutiva	3. (X) Modificativa	4. (X) Aditiva	5. Substitutiva global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, de 30 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro -, passa a vigorar da seguinte forma:

“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)

CD/15558.74219-17

“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.”

§ 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.”

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.

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 as multas destinariam aos gastos públicos de forma genérica, e não exclusivamente ao sistema de tráfego, conforme preconiza o Código.

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 arrecadatário. 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.

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.

Com toda certeza, a 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 da presente emenda.

PARLAMENTAR