

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº DE 2019

Altera os incisos III e VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro” para disciplinar a aplicação das infrações e penalidades delas decorrentes por excesso de velocidade cometidas por veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas somente quando aferidas por redutor eletrônico de velocidade fixo dotado de registro de velocidade em “display”, visíveis a distância segura mesmo em dias de visibilidade reduzida, sob pena de nulidade do ato administrativo correspondente.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os incisos III e VI do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com as seguintes redações:

“**Art. 21**.....

.....

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário, especialmente os medidores de velocidade que deverão ser eletrônicos, fixos, luminosos, visíveis mesmo em situações de visibilidade reduzida, com registro de velocidade em “display” sob pena de insubsistência do auto de infração e da penalidade dele decorrente.

.....

VI - 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, visíveis mesmo em situações de visibilidade reduzida, com registro de velocidade em “display” sob

pena de insubsistência do auto de infração e da penalidade dele decorrente.”

.....

Parágrafo único – no caso de registro da velocidade acima de 120 km/h, a aferição poderá ser realizada por mecanismos móveis ou portáteis.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Inicialmente cumpre ressaltar que a disciplina de trânsito é legalmente regida pela Lei nº 9.503, de 1997, que inaugura o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em conjunto com o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) do qual é parte integrante o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) na qualidade de órgão máximo executivo de trânsito da União.

Somem-se ainda às leis formais que regulam as regras de trânsito brasileiras, as normas administrativas que se inserem dentro do Poder Regulamentar da Administração Pública do qual se destacam as Resoluções editadas pelo CONTRAN no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12, do CTB, a exemplo da Resolução nº 396, de 13 de dezembro de 2011, que dispõe dos requisitos técnicos mínimos para fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques.

Para tanto, a referida Resolução previu para a efetivação da finalidade pretendida a utilização de equipamentos/instrumentos de registro de velocidades que podem ser fixos, estáticos, móveis ou portáteis juntamente com uma série de outros requisitos formais para a sua validade que só tem existência em normas administrativas secundárias, e não nas leis formais de regência propriamente ditas.

Por outro lado, a redação do art. 37 da Constituição Federal de 1988 é clara ao destacar a publicidade dos atos administrativos como um dos cinco princípios que regem a Administração Pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Como se vê, a publicidade dos atos processuais é a regra, sendo exceção os casos em que a lei puder restringi-la a bem da defesa da intimidade ou do interesse social, os quais, repise-se, não tem aplicabilidade prática na fiscalização de trânsito considerando que sua realização há que se dar em caráter público e ostensivo.



Entretanto, é sabido que na prática 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.

Em que pese os alarmantes números de vítimas fatais, bem como a nobreza do propósito envolvido em grande parte das normas que visam a diminuir os acidentes automobilísticos no Brasil, não podemos relegar o direito que veda a autoincriminação do administrado sob pena de se colocar em risco direitos e garantias fundamentais que gozam de inviolabilidade absoluta segundo as cláusulas pétreas largamente estampadas na Lei Maior do país.

A bem da verdade, o Brasil tem se posicionado mais por condutas repressivas do que preventivas, se considerarmos que o volume de dinheiro arrecadado pelas multas aplicadas supera em número, gênero e grau as políticas públicas aplicadas em proveito da conscientização de seus condutores veiculares.

Ademais disso, o grande número de operações de trânsito realizadas quase que diariamente no país utilizando-se de radares móveis, estáticos, fixos ou mesmo portáteis para controle de velocidades não firmam juízo seguro que sua condução contribui efetivamente para a redução do número de acidentes envolvendo vítimas fatais ou gravemente feridas em solo pátrio.

Pelo contrário, o que se sabe segundo regras de experiência cotidianas e inúmeras reportagens midiáticas diariamente difundidas em todo país, é que a máquina de multas instalada no Brasil está avolumando-se em escala industrial, a tal ponto de comprometer o caráter pedagógico-punitivo das sanções de trânsito em proveito do sistema arrecadatório.

Ademais disso, outra questão bastante relevante que motiva a elaboração do presente Projeto é a constante ofensa desencadeada pela arrecadação predatória de multas ao art. 320, do CTB, que prevê que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito seja aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, mas que NÃO ocorre conforme determina o diploma legal brasileiro se considerarmos a ineficácia do controle administrativo sobre as vultosas quantias arrematadas pelas multas decorrentes da lavratura de autos de infrações, notadamente quando as velocidades de tráfego são alteradas repentinamente a depender do trecho da via sobre o qual se navega.



E muito embora o CTB traga previsão expressa dos limites de velocidade de tráfego para vias urbanas e rurais, à exegese do art. 61 e seguintes, fato é que a sua memorização pormenorizada é humanamente impossível, quando mais se levarmos em conta a possibilidade que detém o órgão, entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via, de regulamentar, de alterar velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no CTB, a depender de suas peculiaridades locais.

Por fim, não é demais lembrar ainda que a conscientização e a busca de atividades preventivas são sempre melhores do que as meramente repressivas, o que poderia, inclusive, ensejar o incentivo ou o aprimoramento da educação no trânsito desde a fase de alfabetização escolar, de modo a propiciar à criança, por meio de aulas lúdicas e didáticas desde cedo, o amadurecimento precoce necessário à disciplina consciente que a boa convivência no trânsito exige.

Sendo assim e por todo o exposto, certo de se tratar de medida da mais lúdima justiça, que irá contribuir sobremaneira para dar mais segurança ao administrado assim como à própria administração pública, é que peço o apoio de todos os Senhores Senadores para a aprovação da presente matéria.

Sala das Sessões, em

Senador FLÁVIO BOLSONARO

PSL- RJ

