

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.152, DE 2012.

“Acrescenta dispositivos ao art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro”

Autor: EDINHO ARAÚJO

Voto em Separado: MILTON MONTI

I – RELATÓRIO

Trata-se do PL 3.152, de 2012, tendo o ilustre relator proferido parecer pela rejeição do mesmo alegando, em suma, que não existem estudos ou experimentos que comprovem a eficácia da nova metodologia no Brasil. Justifica ainda que o mesmo poderia apresentar falhas no sistema ou brechas que possibilitem a corrupção dos agentes envolvidos.

É o relatório.

II – VOTO

Segundo entendimento do relator Deputado Mauro Lopes, o presente projeto deveria ser rejeitado tendo em vista que a metodologia proposta ainda está em fase experimental em alguns países da Europa sendo que, na maioria das vezes, em trechos concedidos, onde é possível fazer o controle de entrada e saída de automóveis em determinado trecho e que, no Brasil, existem apenas testes preliminares no Estado de São Paulo. Que não tivemos acesso a estudos ou experimentos conclusivos sobre os impactos da aplicação dessa metodologia em território brasileiro.

Acrescenta ainda que, a implantação dessa metodologia pode gerar cobrança exagerada de multas de trânsito, destacando que *“num passado recente foram registrados inúmeros casos de conluio entre agentes públicos e empresas fornecedoras, com vista a implantar radares em locais injustificados, apenas com a finalidade de proporcionar benefícios financeiros ilegais a vendedores e compradores”*.

Sem razão contudo.

O PL em análise, de autoria do Deputado Edinho Araújo, que pretende alterar o CTB com o objetivo de estabelecer que a infração por excesso de velocidade também possa ser caracterizada através do cálculo da velocidade média, cuida de importante tema, diretamente relacionado à segurança no trânsito.

Não há dúvidas de que a experiência internacional comprova a efetividade e o sucesso da metodologia proposta, conforme o exposto na Justificação do PL, entretanto, no Brasil, lamentavelmente, há carência de estudos a respeito, mesmo porque o CTB não possibilita esta ferramenta, afastando as experiências a respeito. Vale lembrar que o controle de velocidade média era perfeitamente possível pelo ordenamento jurídico anterior, porém, à época tal modelo era manual, com uso de cronômetro e binóculos, e operados pelo agente de trânsito.

Em contrapartida, evidências decorrentes de estudos científicos alicerçam a convicção da comunidade técnica mundial de que o **excesso de velocidade potencializa o risco do acidente e também a sua gravidade**. Neste sentido, **toda e qualquer medida de controle da velocidade e que confira maior efetividade à fiscalização deve ser priorizada**, notadamente para que o **Brasil possa diminuir de forma significativa os acidentes de trânsito e, assim, cumprir as metas da Década de Ações para a Segurança Viária (2011-2020), proclamada pela ONU**.

Em que pesem os argumentos em contrário apresentados pelo Deputado Mauro Lopes, em nosso entender, a **configuração do nosso sistema de fiscalização de tráfego pode (e deve) ser complementada pela metodologia proposta**, pois os mecanismos de fiscalização propostos baseiam-se no emprego de moderna tecnologia, o que, por **consequência, diminui consideravelmente as possibilidades de falhas do sistema (se corretamente empregada) ou das ditas "brechas" para a corrupção dos agentes envolvidos**.

Não há que se cogitar a mencionada "cobrança exagerada de multas de trânsito". Tal argumento não pode ser utilizado como impeditivo desta alteração no CTB. No cenário brasileiro atual deve-se pensar, sobretudo, em se conferir maior

efetividade à fiscalização, especialmente da velocidade, de modo a produzir no motorista a sensação de controle, aumentando a probabilidade percebida, ou seja, a percepção de que poderá sofrer punição pela inobservância das regras de trânsito. Não se trata de uma autuação compulsória por quem passa pelo local, mas ao contrário, apenas àqueles que DESOBEDECEM a legislação e insistem em conduzir veículo acima da velocidade permitida.

É importante frisar ainda que **o controle de velocidade média é mais justo ao condutor** que por uma razão qualquer excede a velocidade, podendo retomar ao padrão autorizado sem riscos de ser autuado. A alteração da legislação é também uma forma pedagógica de contribuir com a mudança de comportamento dos condutores, criando uma cultura de obediência à sinalização de velocidade nas vias por onde tais equipamentos forem instalados.

A inserção desta alteração não impede a fiscalização já em vigor, não havendo dificuldade em fiscalizar velocidade nos locais onde a tecnologia não for empregada.

Por isso, data maxima venia, do respeito e consideração com o nobre relator deputado Mauro Lopes, entendo que passou da hora de tratarmos o Código Brasileiro de Trânsito com mais zelo e rigor, cabendo ao CONTRAN, em caso de aprovação do projeto de lei, como de resto dispõe o próprio CTB, encontrar o melhor sistema para dar efetividade à alteração proposta, além de criar campanhas informativas e educativas para a sociedade em relação a essa nova metodologia.

Por outro lado, com relação à alegação do nobre relator de que a nova metodologia pode trazer falhas ou brechas que possibilitem a corrupção de agentes envolvidos, mister se faz explicitar que, a medição, tal como ocorre hoje, somente poderá ser feita por equipamentos eletrônicos de alta precisão, que não terão a interferência direta, ou manuseio de agentes.

Ademais, mesmo que assim não o fosse, não podemos tirar a credibilidade desses agentes, mesmo porque, as suas declarações gozam de presunção de veracidade, sendo por outro lado, meio de prova idônea, como vêm decidindo reiteradamente nossos Tribunais, em especial o Superior Tribunal de Justiça (HC 96665/ES-DJE 13/10/2009).

Ante o exposto, meu voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.152, de 2012.

Sala da Comissão, em 26 de novembro de 2012.

Deputado MILTON MONTI