

CÂMARA LEGISL
DO DISTRITO FEDER

RQ 1300 /2004

17/06/04

Assessoria da Plenária

REQUERIMENTO 14
(Dos Deputados FÁBIO BARCELLOS e AUGUSTO CARVALHO)

Protocolo Legislativo para registro e, em
data, à **ASSP**,
17/06/04.

Paulo Roberto Guimarães de Castro
Chefe da Assessoria da Plenária

**Requer a criação de Comissão
Parlamentar de Inquérito para
apurar eventuais irregularidades nos
contratos de prestação de serviços de
gerenciamento de tráfego por meio de
controlador eletrônico de velocidade
nas vias do Distrito Federal.**

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA
LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL:**

Com fulcro no § 3º do artigo 60 da Lei Orgânica combinado com os artigos 72 e 145 inciso XX, do Regimento Interno desta Casa, venho à honrosa presença de Vossa Excelência requerer a criação de Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar eventuais irregularidades nos serviços de gerenciamento de tráfego por meio de controlador eletrônico de velocidade nas vias do Distrito Federal.

JUSTIFICAÇÃO

PROTOCOLO LEGISLATIVO	
RQ No 1300 /2004	
Fls. N.º 01 BIA	

Analizando-se o número excessivo de multas aplicadas no Distrito Federal, chega-se à conclusão que os chamados medidores eletrônicos de velocidade (“pardais eletrônicos”) podem estar se transformando meramente em instrumento de arrecadação. Ou seja, o Governo do Distrito Federal estaria mais preocupado em arrecadar do que orientar os motoristas.

Para esclarecer dúvidas como os critérios adotados para a contratação de empresas instaladoras dos pardais, onde estão instalados os radares, quantos estão em funcionamento e como foi definido o limite de velocidade em cada área, faz-se necessário uma análise criteriosa da questão, ouvindo-se representantes do Detran, do DER e da Secretaria de Transportes, entre outros.



PROTOCOLO LEGISLATIVO	
<u>RQ</u>	<u>Nº 1300 /2004</u>
Fls. N.º	<u>02</u>
BFA	

Cabe destacar que a sensação de que existe uma “indústria de multas” fica mais forte ao se levantar o valor que empresas contratadas para realizar os serviços de instalação de pardais lucram com as multas aplicadas: para cada infração paga.

Também deve ser analisado se os pardais estão mesmo regulados, verificando-se junto ao Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) todas as aferições já feitas até hoje. O Inmetro faz as medições anualmente nos pardais.

O discurso do Governo do Distrito Federal para sustentar a proliferação de pardais eletrônicos por todo o Distrito Federal é vazio de argumentações. Os pardais não têm educado o motorista, mas sim provocado revoltas. Ao que parece, não visa outro objetivo senão arrecadar, e não pouco, sacrificando o povo principalmente o mero assalariado. Não reduz a velocidade, senão a metros da instalação do pardal. Para ser educativo falta muita coisa, desde propósitos mais dignos e morais até uma mais inteligente aplicação do dispositivo. Com efeito, a redução de velocidade só ocorre bem próximo do pardal. Antes e depois dele, a velocidade é a da prudência de cada uma.

Tanto os pardais fixos como os móveis (esses operados e explorados por empresas privadas escudadas pelo poder de polícia) estão sempre situados em pontos estratégicos (baixadas, após curvas, etc) não para prevenir ou reduzir acidentes - como foram concebidos, mas ao que parece para arrecadar mais e mais em favor das empresas exploradora e do Estado. Existem pesquisas que atestam que os pardais não têm diminuído, antes ao contrário, têm aumentado acidentes quiçá em razão de freadas bruscas. Os dados que dizem ser favoráveis aos pardais não são confiáveis, parecendo sempre influenciados por interesse das empresas e do Estado arrecadador que nada vê, ouve ou sente, senão a fúria arrecadatória.

Os pardais, muitos deles, estão instalados de modo a produzirem mais e mais receita para o Estado e para as empresas que exploram o serviço. Estão logo após curvas, atrás de galhos de árvores, em baixadas e declives. Num mesmo segmento de pista muda-se a velocidade máxima e assim aumentam a arrecadação em detrimento do sacrifício financeiro do povo (na saída da Estrutural/80/km/h e logo depois, no eixo no Monumental, surpreende o pardal de 60/km/h). As placas de advertência nem sempre são visíveis diante de tanta placas e sinais e poluição visual intensa (p. ex. em Taguatinga).



PROTOCOLO LEGISLATIVO
RQ No 1300 / 2004
Fls. N.º 03 BIA

Há, por outro lado, a reclamação freqüente de que vias paralelas perfeitas e contíguas (como os eixos rodoviários) com velocidades diversas que acabam por confundir o motorista. Um mero descuido, a não visualização da placa de advertência, o hábito da velocidade antes usual em dadas vias e depois reduzida desriteriosamente, tudo isso é muito mais, pode ensejar uma perda, injusta porque desproporcional à infração, na renda e na mesa de muitos brasileiros.

Não dar passagem (art.198, CTB), trafegar na esquerda (art.29, IV, c/c199, CTB) também são infrações que geram muita colisão (abalroamento por trás) e sequer são percebidos pela polícia de trânsito. Os veículos com descarga desregulada, envenenando a muitos, motoristas ou não (um mal muito mais grave e difuso que o eventual 69/Km/h diante de pardal de 60km/h) também sequer parecem interessar às autoridades de trânsito.

Os valores das multas são altos e socialmente injustos, agravam perigosamente a enorme maldade da distribuição de rendas no país. Com efeito, R\$ 127, 00, o valor mais freqüente dessas multas, é mais que a metade do salário-insuficiência, dito mínimo, é metade de um mês de trabalho de muitos brasileiros. Há multa de pardal cujo valor é de R\$ 574,00, isso é quase a metade do salário de um DAS-3 (o DAS-6 é o mais alto). Já se conhece o credi-Detran, um crediário para saldar tantas e tão altas multas. Sabe-se de humildes trabalhadores do volante (carreteiros, biscateiros, entre outros) cujos velhos carros sequer cobrem os valores das multas. É uma espoliação do pouco ou quase nada que muitos brasileiros (de operários motorizados e até ocupantes de DAS) conseguem amealhar em termos ganhos/renda, já tão mal distribuída entre nós. Em todas as cidades brasileiras já se loteiam trechos de estradas, de avenidas (e até de travessas) para favorecer empresas instituídas somente com o propósito de nada produzirem a não ser multas que são repartidas com o Governo.

Não se pretende apoiar infratores, estimular a alta velocidade e acidentes, mas sim buscar a justiça e a legitimidade (valor da ação), livre de radicalismo, de interesses outros. Os que infringem as regras de trânsito devem sofrer as devidas sanções. Contudo, nem mesmo o mais empedernido dos fiscalistas poderá justificar essa violação do princípio jurídico da proporcionalidade, da razoabilidade. A desproporção é tamanha que já há vários "sites" na Internet com bancos de localizações de pardais em quase todos os Estados. E já existe engenhoca eletrônica (receptores GPS) anunciada como antimultas.



PROTOCOLO LEGISLATIVO
Nº 1300 / 2004
Fls. N.º 04 BIA

Com efeito, são tais penalidades socialmente injustas como tantas que já tivemos coragem de instituir. Assim, para um taxista uma multa de R\$ 574, 00 ou mesmo de R\$ 102,00, uma só dessas multas em cada mês pode representar redução sensível nos alimentos de sua mesa, mas para um alguém rico só pode mesmo representar uma gorjeta ao Estado pela aventura da alta velocidade no trânsito. Tais multas, em que pese serem legais, são ilegítimas porque injustas, desproporcionais e padecem de insanável vício de origem: são mais meio de arrecadação que educação e segurança do trânsito, logo imorais embora legais.

A questão não é que os motoristas sejam imprudentes, mas que há pardais e lombadas eletrônicas demais para um baixo limite de velocidade. Prova disso é o fato divulgado em recente matéria do Correio Braziliense: redução de 40% no número de acidentes com mortes desde 1996 contra aumento no número de multas aplicadas (623 mil só em 2000). Como se explica isso?

A resposta só pode ser a da volúpia de arrecadar dinheiro às custas da confusão que o motorista faz com os limites de velocidade impostos. Na verdade, o que a indústria da multa vem fazendo é praticar o excesso de exação, abuso de poder e má fé. Além do mais, se do total arrecadado em 2000 (R\$ 43 milhões) apenas 3,25% vai para programas de educação, só podemos concluir que todo esse dinheiro está servindo apenas para encher os bolsos de empresas de engenharia e de manutenção dos equipamentos. Aliás, parece suspeito que as empresas mantenedoras dos equipamentos recebam um valor fixo por multa, pois, pela lógica, a manutenção do equipamento independe do número de multas aplicadas. Tem jeito de pagamento de comissão, o que caracteriza prática de comércio. Que tipo de contrato é esse? Temos que apurar.

Outro ponto: por que parte do dinheiro vai para sinalização, se já existe no orçamento do DF verba específica para tal fim (via IPVA)?

Por fim, se não se trata de indústria da multa, por que então não se coloca cones de sinalização, que são investimento mais barato e eficiente para a redução de velocidade pretendida?

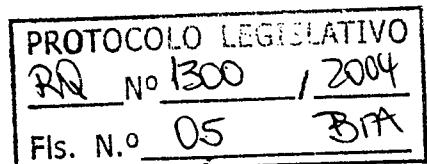
CÂMARA LEGISLATIVA
DO DISTRITO FEDERAL

Em resposta ao Requerimento de Informações nº 1.014/2004, de autoria do Deputado Augusto Carvalho, apresentado na Câmara Legislativa do Distrito Federal em 19/2/2004, solicitando informações do DETRAN/DF em relação à aplicação dos recursos arrecadados com as multas de trânsito, foi informado o seguinte, pelo Memorando nº 090/2004 – DIRAF daquela autarquia:

- Montante de recursos arrecadados com multas de trânsito no exercício de 2003: R\$ 77.402.811,94 (setenta e sete milhões, quatrocentos e dois mil, oitocentos e onze reais e noventa e quatro centavos)

- Despesas diretas realizadas com os recursos arrecadados: R\$ 39.000.000,00 (valor aproximado), considerando-se Despesas diretas:

- Salários e encargos sociais dos Agentes de Trânsito;
- Despesas com informática;
- Juntas Médicas;
- Reformas, adaptações e construções;
- Construção do CGO/CIOSP;
- Confecção de CNH's / Microfilmagem.



Ou seja, o montante arrecadado em 2003 contrasta com a visível falta de investimento por parte do Poder Público em engenharia de tráfego e de campo, com a recuperação e sinalização das vias, na aplicação em programas de educação para o trânsito e no aperfeiçoamento e treinamento de policiais e agentes de trânsito; com certeza, se corretamente aplicados os recursos, poder-se-ia proporcionar melhorias para o tráfego de veículos e pedestres, com resultados na melhoria da qualidade de vida de nossas cidades.

Com base nos argumentos aqui expostos, os Deputados signatários do presente Requerimento solicitam seja constituída uma Comissão Parlamentar de Inquérito que possibilite a elucidação das questões aqui formuladas.

Sala das Sessões, em

FÁBIO BARCELLOS
Deputado Distrital – PFL

Augusto Carvalho
AUGUSTO CARVALHO
Deputado Distrital – PPS



Dep. AUGUSTO CARVALHO
PPS

Dep. ARLETE SAMPAIO
PT

Dep. BRUNELLI
PP

Dep. CHICO FLORESTA
PT

Dep. CHICO VIGILANTE
PT

Dep. EURIDES BRITO
PMDB

Dep. FÁBIO BARCELOS
PFL

Dep. ELIANA PEDROSA
PFL

Dep. AGNALDO DE JESUS
PMDB

Dep. JORGE CAUHY
PFL

Dep. ODILON AIRES
PMDB

Dep. PEDRO PASSOS
PTB

Dep. WILSON LIMA
PMDB

Dep. ANILCÉIA MACHADO
PMDB

Dep. BENÍCIO TAVARES
PTB

Dep. CARLOS XAVIER
PMDB

Dep. CHICO LEITE
PC do B

Dep. ELIANA PEDROSA
PFL

Dep. ÉRIKA KOKAY
PT

Dep. GIM ARGELLO
PMDB

Dep. JOSÉ EDMAR
PMDB

Dep. LEONARDO PRUDENTE
PMDB

Dep. PAULO TADEU
PT

Dep. PENIEL PACHECO
PSB

Dep. VIGÃO
PP

PROTOCOLO LEGISLATIVO		
RR	Nº 1300	/2004
Fls.	Nº 06	B1A