

NOTA TÉCNICA Nº 32/2017

Brasília, 02 de outubro de 2017.

| | |
|---------------------|---|
| ÁREA: | Trânsito e Mobilidade Urbana |
| TÍTULO: | Orientações para a utilização de câmeras de segurança na fiscalização do Trânsito. |
| REFERÊNCIAS: | Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB) Resolução Contran nº 66, de 23 de setembro de 1998 Resolução do Contran nº 471 de 2013 Resolução do Contran nº 532 de 2015 |

1. INTRODUÇÃO

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamentou a utilização de imagens de câmeras de monitoramento de segurança para comprovar infrações de trânsito. Em rodovias federais e estaduais, as imagens das câmeras já são usadas para esta finalidade, desde 2013.

A autorização está prevista na Resolução do Contran nº 471 de 2013, que regulamentou o uso de vídeo monitoramento para fiscalização de trânsito nas rodovias e estradas. A reivindicação é defendida pelo movimento municipalista para que a autorização se expandisse às vias urbanas e rurais.

Em 2015, a Resolução do Contran nº 532, alterou a antiga resolução citada acima, retirando dela a denominação "estradas e rodovias", a qual se referia aos locais autorizados para fiscalização. Incluindo desde então, tanto nas vias rurais quanto vias urbanas (Art. 60 do CTB), o monitoramento por vídeo para fiscalização de trânsito.

2. FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

O Município tem competência atribuída pelo art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) - Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - de definir as condições de tráfego nas vias sob sua jurisdição (vias municipais, incluindo as estradas não pavimentadas). A fiscalização e controle do trânsito têm no sistema de monitoramento um importante aliado. Dentre as finalidades estão contempladas a prevenção de acidentes, a expansão da vida útil das vias e o controle de infrações. Conforme o caso, a autuação só poderá ser realizada por agente de trânsito, efetivamente vinculado à administração municipal, já que apenas ele possui legitimidade para autuar.

3. AGENTES DE TRÂNSITO

A atividade de fiscalização do trânsito só pode ser realizada por agente efetivamente vinculado à administração municipal. O cargo deve ser criado por meio de lei de iniciativa do Poder Executivo com provimento mediante concurso público, de acordo com o art. 280, § 4º do CTB que diz:

“O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência”. (CTB, 1997)

Caso o Município não contrate agentes para a fiscalização de trânsito a curto prazo, o convênio deve ser firmado encarregando a Polícia Militar das atividades de fiscalização e autuação das infrações e o Detran do processamento das autuações, notificação dos infratores e controle do sistema informatizado de processos. Já no caso de possuir agentes de fiscalização, então poderá celebrar convênio de reciprocidade. Assim, tanto os agentes do Município como os do Estado (Polícia Militar) poderão

efetuar as autuações de um e de outro, reciprocamente. As competências, codificadas, do Estado e dos Municípios, constam da Resolução Contran nº 66, de 23 de setembro de 1998.

O Congresso Nacional promulgou no dia 16/07/2014 a Emenda Constitucional 82, que cria a carreira de agentes de trânsito no sistema de segurança pública, a fim de promover uma adaptação ao novo quadro legal que se apresenta. A Emenda dá caráter constitucional à competência dos órgãos e agentes de trânsito, estruturados em carreira, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Entre outras atividades previstas em lei, os órgãos de segurança viária tratarão da educação, da engenharia e da fiscalização no trânsito para assegurar à população uma mobilidade urbana mais eficiente.

4. FISCALIZAÇÃO POR VIDEOMONITORAMENTO

As câmeras de videomonitoramento transmitem as imagens em tempo real, mas devem ser retransmitidas para uma central operada por agentes de trânsito, juntamente com a instalação das placas com a informação: "Vias fiscalizadas por câmeras de videomonitoramento."

Somente o agente de trânsito poderá lavrar o auto de infração flagrante pela fiscalização remota por câmeras. Não é permitido qualquer tipo de terceirização ou a que a fiscalização seja realizada por qualquer funcionário ou empresa responsável pelas câmeras. O agente de trânsito possui a competência de estar na sala de monitoramento e constatar a infração captada pelas imagens.

Em muitos Municípios, os equipamentos são utilizados pela polícia para combater a criminalidade, mas, agora, as câmeras também podem ser usadas para multar os motoristas que não obedecem as leis de trânsito dentro dos Municípios. A medida auxilia muito os pequenos Municípios que não possuem recursos para custear a quantidade de agentes de trânsito suficiente.

4.1. Autuações não previstas no Código de Trânsito Brasileiro

Não poderão ser autuadas pelos agentes que operam as câmeras de videomonitoramento as infrações de abordagem obrigatória do agente prevista no Código de Trânsito Brasileiro, como o transporte de crianças sem cadeirinha, as infrações referentes ao mau estado de conservação dos veículos, às referentes à documentação atrasada, licenciamento vencido e outras que não estejam descritas no Capítulo das Normas de Circulação e Conduta (artigos 26 ao 67 do CTB).

Os equipamentos instalados para o videomonitoramento também não permitem autuar por excesso de velocidade, já que os equipamentos são desprovidos de marcador de velocidade regulamentados pelo Contran e aferidos pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro).

As infrações de trânsito que geram autuações por meio da fiscalização por videomonitoramento são restritas as previstas no Capítulo III, de Normas de Circulação e Conduta do CTB, e concomitantemente tipificadas no Capítulo XV: avanço de sinal vermelho, parar em cima da faixa na mudança de sinal luminoso, a não preferência ao pedestre na travessia, ultrapassagens indevidas, mudança de faixa sem sinalizar, transitar ou ultrapassar pelo acostamento, jogar objetos na via, estacionar em local proibido, falta de cinto de segurança, não respeitar a distância de segurança lateral e frontal (também no caso das motos), transitar com lâmpadas e faróis queimados, dentre outras infrações cuja autuação do condutor seja permitida pela abrangência da Resolução nº 532 de 2015.

Contudo, nada impede que o agente de trânsito, que tenha flagrado essas infrações pelas câmeras, registre a placa do veículo e acione o agente de trânsito mais próximo para que o condutor seja abordado e o auto de infração lavrado.

ATENÇÃO!!! A infração não pode ser gravada em um dia e a autuação lavrada no outro com data retroativa. A mesma deve ocorrer na data e hora em que o agente flagrou a infração.

O agente de trânsito deve informar no campo “Observações” da autuação a forma pela qual foi lavrado o auto, ou seja, por câmera de videomonitoramento. O equipamento faz a câmera dar um zoom e identificar a placa. A partir daí, o agente consegue fazer a consulta e levantamento de outros dados sobre o veículo e o condutor.

4.2. Investimento

O investimento em tecnologia, monitoramento e capacitação da equipe de gestão são fundamentais para melhorar a fiscalização do trânsito e a prestação de outros serviços à população.

O órgão municipal de trânsito de Toledo, no Paraná, por exemplo, possui um sistema de monitoramento para auxiliar as ações de segurança e trânsito. O projeto conta com 21 câmeras em pontos estratégicos e uma sala de acompanhamento 24 horas. Com o investimento de R\$ 600 mil (2016), ele abrange instalação das câmeras, de 22 quilômetros de fibra ótica integrada com o programa Cidade Digital.

5. BOAS PRÁTICAS

Muitos Municípios que implantaram o sistema identificaram o reflexo direto na redução de acidentes de trânsito, pois a presença desses equipamentos inibe o cometimento de infrações pelos condutores, seja este motorista ou motociclista.

A fiscalização e o controle do trânsito por meio de câmeras de videomonitoramento está crescendo no Brasil. No Paraná, o trecho da BR 369, entre Ibiporã e Arapongas, monitorado pela delegacia de Londrina teve redução das mortes em 50% após a implantação em 2014.

Dados da Polícia Rodoviária Federal do Paraná (PRF-PR) mostram que, em 2014, o videomonitoramento em Londrina reduziu os acidentes em 30%, comparado com o mesmo período de 2013. As mortes tiveram redução de 50% e os feridos

diminuíram em 28,35%.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Confederação Nacional de Municípios (CNM) considera que uma mesma câmera pode auxiliar para diversos trabalhos no Município, podendo ser utilizada para a segurança da população, monitoramento de mobilidade e outras áreas complementares, além do próprio trânsito.

O videomonitoramento amplia a capacidade de fiscalização em Municípios que não possuem muitos agentes de trânsito e é menos suscetível a brechas para contestação do que a autuação por um agente na rua. O vídeo é um registro que pode ser utilizado com prova, mas é preciso ter cuidado com os casos de carros clonados. A verificação sobre veículo autuado é necessária, pois pode indicar algum caso de clonagem de placa.

Luma Cordeiro Costa
Trânsito e Mobilidade/CNM
transito@cnm.org.br
(61) 2101-6031

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, 1988.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

CONTRAN. Resolução CONTRAN nº 371/2010. Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito-Volume I.

CONTRAN. Resolução Contran n.º 471 de 2013.

CNM. Municipalização do Trânsito: Orientações básicas para a orientação da estrutura municipal e a integração ao Sistema Nacional de Trânsito. Brasília: Confederação Nacional dos Municípios, 2013.

Ministério das Cidades. Denatran. Roteiro de Municipalização. Brasília: 2012.

DNIT. Rede do SNV, Jurisdição Municipal, 2012.