

08-0069/2001

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

<u>REQUERIMENTO D.COM PROCESSO</u>	08 - 0069 / 2001	DE	2001
<u>MATÉRIA LEGISLATIVA:</u>	RDP	08 - 0069 / 2001	DE 13/06/2001
<u>PROMOVENTE:</u>	VEREADOR	GOULART	
<u>E M E N T A:</u>	REQUER CONSTITUIÇÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO PARA APURAR DENÚNCIAS PUBLICADAS NA IMPRENSA PAULISTANA SOBRE EVENTUAIS IRREGULARIDADES E ABUSOS COMETIDOS NA APLICAÇÃO DE MULTAS, POR INFRAÇÃO DE TRÂNSITO NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.		

ARQUIVADO EM 15/12/2005

Viviane PB

VIVIANE FERREIRA PO
CHEFE DE SEÇÃO
Supervisora
SGP-33

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
13/10/2010 10:34:56

00000003178-02





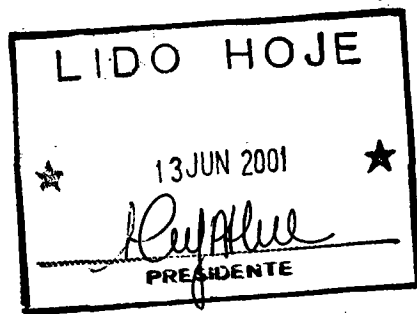
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n. 01 do proc. 5
Nº 69
Adm. Cl. 01 Parlamentar

Gabinete do Vereador ANTONIO GOULART

REQUERIMENTO "D" Nº

OB - RDP
OB-0069/2001



Requer constituição de COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO para apurar denúncias publicadas na imprensa paulistana sobre eventuais irregularidades e abusos cometidos NA APLICAÇÃO DE MULTAS, por infração de trânsito no âmbito do Município de São Paulo.

CONSIDERANDO que é abundante e constante no noticiário dos principais órgãos de imprensa paulistana a denúncia de irregularidades e abusos na aplicação e cobrança de multas por infração de trânsito pelas autoridades deste Município;

CONSIDERANDO que junto dessas notícias é também freqüente a afirmação de que o Município não aplica os recursos arrecadados com essas multas de trânsito naquilo a que é obrigado por força de lei federal;

CONSIDERANDO que a tudo isso se acrescenta o fato notório de que o equipamento usado para fotografar veículos em situação de irregularidade acaba, por sua imprecisão, induzindo ao cometimento de erros crassos de identificação;

CONSIDERANDO a falta de transparência e controle dessa forma de fiscalização e punição, criando para o particular acusado de ter cometido infração enormes dificuldades para realizar a defesa de seus direitos;

Seção de Expediente e
Edição de Atos - EXT-10
18 JUN 2001
132 1000
1

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 2 a e folha de informação sob nº 20
20 09.05.05 Ad

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 02 do proc.
Nº 69 de 01
Adeirna Cleone - Ass. Parlamentar
PA 100.409

CONSIDERANDO que o emprego da "multa" tem por objetivo seu caráter educativo e não se tornar fonte regular de receita para o Poder Público, uso passível de ser considerado "desvio de finalidade", com dados para a municipalidade;

CONSIDERANDO por fim que o uso abusivo do poder de multar tem criado, reativamente, uma "indústria dos recursos de multa" tanto às custas dos motoristas quanto do Poder Público.

REQUEIRO, na forma regimental, seja constituída COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, integrada por 05 (cinco) membros e com prazo de funcionamento de 90 (noventa) dias, com a finalidade de investigar a eventual existência de irregularidades e abusos na aplicação de multas por infração de trânsito no âmbito do Município de São Paulo.

O requerido se justifica em face dos indícios existentes nos artigos de jornais juntados a este requerimento.

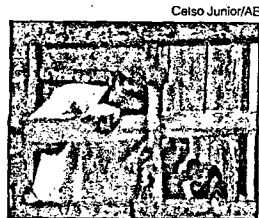
Sala das Sessões, em

junho de 2001

Antonio **Goulart**

Vereador - PMDB

**PLANTA
OU
DOCUMENTO
NÃO
DIGITALIZADO**



Celso Junior/AE

Remoção no viaduto
Prefeitura retira madeira usada em oficina debaixo do Viaduto da Ceagesp.
Pág. 4

O ESTADO DE S. PAULO

Cidades

DESTAQUE O CADERNO DE Esportes

QUINTA-FEIRA, 27 DE JULHO DE 2000

B-69-2

Morte no asfalto
Após assalto frustrado, 4 bandidos são presos e 1 morre na Marginal.
Pág. 6



Samir Baptista/AE

Autos de infração da CET são irregulares

Os códigos usados pela companhia para definir a multa são diferentes dos previstos pelo Conselho Nacional de Trânsito, o que, segundo especialistas, tornaria nulo o documento

RICARDO MENDONÇA

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) usa códigos de infrações completamente diferentes dos que foram instituídos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), em setembro de 1998. Com isso, os autos de infração preenchidos pelos marromzinhos contêm dados que só podem ser reconhecidos pela própria empresa. Isso, segundo especialistas, tornaria irregulares as notificações emitidas pela CET.

A diferença só pode ser notada quando o motorista recebe o auto de infração ou uma notificação da CET e resolve cruzar os dados com a tabela de descrição de infrações do Contran.

O código 5045, por exemplo, que para a CET é "avançar o sinal vermelho", tem outro significado para o Contran e, portanto, para o resto do País. Ele corresponde a dirigir com a Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de 30 dias.

Alguns códigos usados pela companhia paulistana nem sequer existem na lista do Contran. É o caso da infração 3311 - "estacionar o veículo no passeio/calçada" - ou da 2500 - "virar à esquerda em local proibido". Para o Contran, os códigos dessas duas infrações são, respectivamente, 5452 e 6041.

Na opinião de alguns espe-

Opiniões - O diretor de Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (IBCCrim) e ex-membro do Conselho Estadual de Trânsito (Cetran), Geraldo Faria Lemos Pinheiro, diz que o auto de infração usado pela CET é "incorreto, apesar de oferecer dados para a aplicação da multa".

Segundo ele, o documento com codificação diferenciada "não assegura o direito de ampla defesa do cidadão". O IBCCrim trata desse tipo de legislação desde 1998, quando passou a vigorar o Código de Trânsito Brasileiro.

Opinião semelhante tem o especialista em legislação de trânsito Dorival Ribeiro, autor, juntamente com Pinheiro, do livro *Código de Trânsito Brasileiro Interpretado*. "Os autos de infração usados pela CET são formalmente nulos", disse. "Eles não obedecem ao formalismo exigido pelo artigo 280 do Código de Trânsito Brasileiro (trata da autuação) nem à Resolução n.º 1 do Contran (o que deve constar no auto de infração)."

Para evitar que essas diferenças causem problemas, pois um erro na descrição da infração seria facilmente notado pelos infratores, a CET converte seus códigos à descrição da infração que foi constatada pelo marromzinho ou por algum radar fotográfico.

É esse serviço de "tradu-



L.C. Leite/AE

Inouye é um dos que têm esperança de recuperar a carteira de habilitação, cassada por excesso de multas

Problemas existem desde 1998

Motorista multado pela CET pode constatar a diferença consultando site na Internet

Todos os motoristas multados pela CET entre o dia 23 de setembro de 1998 e hoje têm códigos de multa diferenciados no auto de infração, o papel amarelo que é preenchido pelo marromzinho e deixado no carro.

A notificação de infração, a primeira carta que chega na casa do proprietário do

Contador alega em recurso falha no documento

Motorista espera recuperar carteira por causa dos erros no formulário da CET

O contador Oscar Kei Inouye está desde janeiro sem sua Carteira Nacional de Habilitação, cassada por excesso de multas aplicadas num veículo de sua propriedade, um Gol branco. Como parte dos pontos perdidos diz respeito a multas aplicadas por um marromzinho, que usou códigos diferenciados no auto de infração. Inouye tem esperanças de recuperar a carteira, argumentando que há imperfeições no documento produzido pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Desde que perdeu sua carteira, Inouye tem usado ônibus para ir de sua casa, que fica na zona leste da capital, até o trabalho, no bairro do Morumbi, zona sul. Na volta, ele também depende do transporte coletivo.

"Quando dá, pego carona com meu filho, que tem carro, mas trabalha em outra região", disse. "Mas nem sempre isso é possível."

Santo André - Segundo Inouye, nenhuma multa registrada em seu carro foi cometida por ele. O contador resolveu recorrer de todas elas na Justiça de Santo André, região do ABC, onde a maior parte das infrações foi registrada.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO		
RESOLUÇÃO Nº 66, DE 23 DE SETEMBRO DE 1998		
CURSO INFRACÇÃO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	COMPETÊNCIA
501 - 9	Dirigir veículo em qualquer situação de trânsito em situação de emergência.	ESTADO
502 - 9	Dirigir veículo em qualquer situação de trânsito em situação de emergência.	ESTADO
503 - 7	Dirigir veículo em qualquer situação de trânsito em situação de emergência.	ESTADO
504 - 3	Dirigir veículo em qualquer situação de trânsito em situação de emergência.	ESTADO

AUTOS DE INFRAÇÃO PARA IMPOSIÇÃO DE PENALIDADE	
Nº	DATA
1	27/07/2000

Folha nº 0298/10
Nº 69 do proc.
Adm. Chama. - J. P. P. - 01

gus usados pela companhia paulistana nem sequer existem na lista do Contran. É o caso da infração 3311 "estacionar o veículo no passeio/calçada" - ou da 2500 - "virar à esquerda em local proibido". Para o Contran, os códigos dessas duas infrações são, respectivamente, 5452 e 6041.

Na opinião de alguns especialistas ouvidos pelo Estado, essas diferenças tornam o auto de infração irregular, o que, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, implicaria seu arquivamento.

De acordo com essa tese, todos os recursos encaminhados contra as multas aplicadas pela CET apontando essas diferenças de códigos deveriam ser deferidos.

Desde setembro de 1998, a CET já fez cerca de 5,5 milhões de notificações - muitos motoristas foram multados mais de uma vez. Segundo a Secretaria de Finanças, em 1999 foram arrecadados aproximadamente R\$ 224,5 milhões em multas.

Para evitar que essas diferenças causem problemas, pois um erro na descrição da infração seria facilmente notado pelos infratores, a CET converte seus códigos à descrição da infração que foi constatada pelo marromzinho ou por algum radar fotográfico.

É esse serviço de "tradução", feito automaticamente por um sistema administrado pela Companhia de Processamento de Dados do Município (Prodram), que evita o enquadramento errado da infração. As descrições apresentadas nos documentos são da infração cometida.

Além dos 1.500 agentes da CET, há cerca de 2.700 guardas do Comando de Policiamento de Trânsito (CPTTran), órgão ligado à Polícia Militar, que também podem multar no Município. Suas competências, no entanto, são diferentes, pois alguns tipos de multa só podem ser feitas pelo Estado. A média de multas aplicadas pela CPTTran é de 76 mil por mês.

Todos os motoristas multados pela CET entre o dia 23 de setembro de 1998 e hoje têm códigos de multa diferenciados no auto de infração, o papel amarelo que é preenchido pelo marromzinho e deixado no carro.

A notificação de infração, a primeira carta que chega na casa do proprietário do veículo, também traz o código da multa diferente daqueles instituídos pelo Contran, que podem ser conferidos na internet, no endereço www.dprf.gov.br/codigo/res66.asp. O advogado Pedro Siqueira Matheus, que atua na área elaborando recursos, diz que a codificação da CET causa confusão. "Se o Estado deixa de verificar as formalidades legais para impor a multa, o cidadão é prejudicado."

Ele disse que usará o argumento dos códigos trocados em todos os seus futuros recursos administrativos.

Dados da CET mostram que a quantidade de motoristas que recorrem em primeira

CÓDIGO INFRACÃO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	COMPETÊNCIA
5452 - 9	Dirigir veículo em local proibido, conforme estabelecido no Regulamento de Trânsito para Dirigir veículo em local proibido.	ESTADO
6041 - 7	Dirigir veículo em local proibido, conforme estabelecido no Regulamento de Trânsito para Dirigir veículo em local proibido.	ESTADO
6041 - 8	Dirigir veículo em local proibido, conforme estabelecido no Regulamento de Trânsito para Dirigir veículo em local proibido.	ESTADO

AUTOS DE INFRAÇÃO PARA IMPOSIÇÃO DE PENALIDADE	
1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12
13	14
15	16
17	18
19	20
21	22
23	24
25	26
27	28
29	30
31	32
33	34
35	36
37	38
39	40
41	42
43	44
45	46
47	48
49	50
51	52
53	54
55	56
57	58
59	60
61	62
63	64
65	66
67	68
69	70
71	72
73	74
75	76
77	78
79	80
81	82
83	84
85	86
87	88
89	90
91	92
93	94
95	96
97	98
99	100

gião", disse. "Mas nem sempre isso é possível."

Santo André - Segundo Inouye, nenhuma multa registrada em seu carro foi cometida por ele. O contador resolveu recorrer de todas elas na Justiça de Santo André, região do ABC, onde a maior parte das infrações foi registrada.

No recurso judicial de Inouye, que a Associação Brasileira de Defesa do Contribuinte (ABDC) enviou ontem ao Fórum de Santo André, a questão dos códigos trocados da CET já foi citada, disse a diretora do Departamento Jurídico da associação, Christiane Caldas. Segundo ela, a quantidade de recursos patrocinados pela entidade na área de transporte cresceu principalmente a partir de 1995.

"Depois que o Código de Trânsito Brasileiro passou a vigorar (em 1998), a coisa piorou um pouco mais", afirma. A ABDC, que só faz recursos judiciais, tem mais de mil processos desse tipo em andamento na Justiça. (R.M.)

Para CET, diferença não anula auto

Dulce Lutfalla, assessora da companhia, afirma que descrição da infração é sempre correta

Assessora de Fiscalização da presidência da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Dulce Lutfalla, admite que os códigos de infração usados pela empresa são diferentes dos listados na Resolução 66 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Mas, para ela, as diferenças não tornam o auto de infração nulo.

Dulce argumenta que o enquadramento da infração cometida, "a informação que realmente interessa ao motorista", é sempre correto.

Segundo ela, os códigos diferenciados usados pela CET servem apenas como referência interna da empresa.

Adotados em 1973, eles continuam sendo usados até hoje porque o sistema de processamento de dados da Prefeitura, administrado pela Companhia de Processamento de Dados do Município (Prodram), já trabalhava assim antes da publicação da Resolução 66, o que ocorreu

em setembro de 1998.

"O cidadão, quando recebe a notificação, não tem dúvida sobre a infração cometida", disse.

Novidade - Com o objetivo de melhorar a qualidade do gerenciamento de multas, a CET deverá começar a usar novo sistema de processamento de dados, desta vez com os códigos atualizados, até o fim deste ano.

A expectativa dos técnicos da empresa e da Prodram é que o sistema esteja em pleno funcionamento nos primeiros meses do ano que vem.

Outro modelo de auto de infração, também com os códigos atualizados, será distribuído aos marromzinhos, que antes precisavam ser treinados. Como a CET não pode tirar todos os agentes da rua de uma só vez para fazer os cursos de reciclagem, os blocos novos de autos de infração serão distribuídos por etapas.

Segundo Dulce, o novo sis-

tema adotará um quinto dígito nos códigos das multas, além dos quatro instituídos pelo Contran.

Esse quinto dígito, tido como "opcional" pelo Contran, servirá para especificar minuciosamente ao motorista a infração cometida.

Recurso - Segundo a assessora da CET, que também faz parte do Conselho Estadual de Trânsito (Cetran), "pouquíssimos" recursos foram encaminhados às Juntas Administrativas de Recursos de Infração (a 1.ª instância), sob o argumento de que os códigos de infração da CET não correspondem aos do Contran. Todos esses recursos, diz, foram indeferidos.

O presidente do Cetran, Adilson Toniolo, que preferiu não opinar sobre o assunto antes de consultar os demais conselheiros, disse ontem que nunca nenhum recurso desse tipo chegou à segunda instância para análise. (R.M.)

Novo
SISTEMA TERÁ
CÓDIGOS
ATUALIZADOS

Wap Sempre a Melhor

WAP Mini Super
Lavadora de Alta Pressão
USO DOMESTICO
4x 85,00
(144) total 240,00
A vista a prazo 10 parcelas

GT Profi
Aspirador para sólidos e líquidos - 1200 w pot.
Recipiente 20 litros.
Exclusivo Bocal de Sopro
4x 44,00
(144) total 176,00
A vista a prazo 10 parcelas

L 2000 e L 2200 EXO
Lavadora de Alta Pressão
PROFISSIONAL PARA POSTOS - LAVA RÁPIDOS TRANSPORTADORAS
5x 336,00
(144) total 1680,00
A vista a prazo 10 parcelas

AQUA 1000
Lavadora de Alta Pressão
PROFISSIONAL PARA CONDOMÍNIOS GP - CONSERVADORAS
5x 179,00
(144) total 895,00
A vista a prazo 10 parcelas

2200 LBS
Stor Total
5x 316,00
(144) total 1580,00
A vista a prazo 10 parcelas

2100 LBS
Stor Total
5x 179,00
(144) total 895,00
A vista a prazo 10 parcelas

Entregamos São Paulo, Grande São Paulo e Campinas

São Paulo: 3846-1699 - 7, 11-316-6104-5666 - Campinas: 273-5000

Multa em escolas: oposição vai ao MP

José Eduardo Cardozo (PT) envia representação em que contesta decreto que autoriza guardas a multar. Pitta considera reação 'burra'

O Ministério Público Estadual (MPE) recebe hoje representação do líder do PT na Câmara, vereador José Eduardo Martins Cardozo, contra o decreto que autoriza a Guarda Civil Metropolitana (GCM) a multar motoristas que param em filas duplas nas portas de escolas municipais.

O documento atesta que o decreto é inconstitucional. O vereador também vai pedir que a Justiça anule todas as multas que forem aplicadas pela corporação.

Segundo o petista, o prefeito Celso Pitta "não tem competência" para criar, por meio de decreto, tal norma. Pelas regras constitucionais, as guardas municipais foram criadas para cuidar e zelar do patrimônio municipal. "Se a criação dessa atribuição para a GCM já seria discutível por lei, por decreto ela é impossível", diz Cardozo.

De acordo com o decreto, que já está vigorando e só não foi colocado em prática por causa da

falta de treinamento dos GCMs, cerca de 700 guardas-civís ligados à Operação Anjo da Guarda, responsável pelo patrulhamento nas escolas municipais, farão as autuações. O anúncio da nova atribuição foi feito durante o evento de comemoração do 14.º aniversário da corporação, na sexta-feira, no Palácio das Indústrias, sede do Executivo.

De acordo com o coronel Sílvio Roberto Villar Dias, comandante-geral da GCM, a "lei" já vigora, mas os guardas só vão começar a autuar os motoristas após passarem por cursos na Companhia de Engenharia e Tráfego (CET) e na Secretaria Municipal dos Transportes.

"Os que vão portar o talonário de multas são os mesmos policiais que já estão nas escolas, eu não vou criar um novo batalhão para isso." Os talonários que serão usados pelos GCMs ainda não foram confeccionados.

Para o comandante, os pais que levam seus filhos para a escola estão abusando no trânsito.

E a CET?

O vereador Gilson Barreto (PSDB), presidente da Comissão de Administração da Câmara, acredita que, além do decreto inconstitucional, ao dar poder de multa à GCM, a Prefeitura está atestando a incompetência da

CET, que tecnicamente seria o órgão responsável pelas autuações. "O prefeito está atribuindo incapacidade para a CET, que tem esse papel de multar", disse.

Barreto acredita que o prefeito possa revogar o decreto, que ele classifica como mais um "factóide da atual administração". "Caso não revogue, vou me reunir com os vereadores da Comissão de Administração para discutir o assunto e, possivelmente, tomar alguma medida."

A reportagem procurou o presidente da CET, Nelson Maluf, mas, segundo a Assessoria de Imprensa, ninguém da empresa iria comentar o caso.

Iniciativa burra

O prefeito Celso Pitta (PTN) classificou como "burrice das maiores" a iniciativa da oposição de entrar com representação contra o decreto. "É uma pena que uma cidade como São Paulo tenha uma oposição tão despreparada e desqualificada como essa", disse o prefeito.

Segundo Pitta, o decreto menciona o parágrafo do Código de Trânsito que dá respaldo à atribuição. Disse ainda que a medida também está amparada na lei que criou a GCM e no Plano Nacional de Segurança Pública.

O prefeito declarou que o objetivo principal do decreto não é multar motoristas que param em fila dupla em frente das escolas, mas disciplinar e orientar o trânsito nessas áreas. "O guarda-civil antes era como uma figura decorativa, já que não podia multar", relatou. "Agora está investido dessa autoridade."

TRÂNSITO

Ações contestam licitação e convênio em São Paulo

Se a decisão da Justiça for desfavorável à Prefeitura, milhares de multas serão anuladas

MAURÍCIO MORAES

Duas ações que afetam diretamente a cobrança de multas em São Paulo esperam por uma decisão final da Justiça. A primeira trata do convênio firmado em 1991 entre a Prefeitura e o governo do Estado, que permitiu que os marronzinhos fizessem autuações. A segunda contesta a licitação feita pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), em 1996, com o objetivo de contratar empresas para instalação e operação de radares na cidade.

Caso alguma delas termine em resolução desfavorável à Prefeitura, milhares de multas já aplicadas e cobradas podem ser anuladas. A ação sobre o convênio que deu aos marronzinhos o direito de autuar está no Supremo Tribunal Federal (STF). O órgão concedeu uma liminar garantindo o poder de fiscalização dos funcionários da CET, mas falta ainda uma decisão final sobre o caso.

Antes de janeiro de 1998, quando o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor, apenas o Estado tinha autoridade legal para cuidar das multas. Se quisesse ter o poder de autuar, cada cidade precisava firmar um convênio. "Com o novo código, essa competência passou para os municípios",

RAIO X DAS MULTAS

Foram aplicadas

1.429.359

multas no 1º semestre

261.526

multas por radar

A Prefeitura arrecadou

R\$ 168.691.934,75

com autuações entre janeiro e junho

Existem

40

radares fixos

20

radares móveis na capital



afirma a assessora de Fiscalização da CET, Dulce Lutfalla. Por esse motivo, um resultado contrário poderia anular apenas as multas cobradas entre julho de 1991 e janeiro de 1998.

Reajuste – A ação de 1996 que contesta a licitação das empresas de radar está em fase de conclusão na 12.ª Vara da Fazenda Pública. O Ministério Público Estadual (MPE) questionou o fato de as duas empresas vencedoras, Engebrás e Consladel, terem reajustado os preços dos contratos. Também colocou em dúvida o critério utilizado para a escolha das vencedoras. O Tribunal de Justiça aceitou a argumentação do MPE, mas as empresas recorreram. O caso chegou a passar pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) e hoje está em São Paulo.

STF suspende lei que exigia foto para multa

DA SUCURSAL DE BRASÍLIA

O STF (Supremo Tribunal Federal) suspendeu ontem, por meio de liminar, a lei paulista que tornava obrigatória a anexação de foto do veículo infrator a todas as notificações de multa por infrações registradas por aparelhos eletrônicos como radares, semáforos e lombadas eletrônicas.

A lei nº 10.553, de maio último, impôs a necessidade de apresen-

tar, além da foto do automóvel, laudo de aferição do equipamento utilizado no registro da infração e indicação da velocidade máxima permitida no local.

O laudo exigido precisava conter uma série de dados, entre eles o órgão inspetor responsável pela operação, a data da última inspeção e as condições de funcionamento do equipamento.

A liminar que a suspendeu a lei paulista foi concedida em ação di-

reta de inconstitucionalidade movida pelo governador Mário Covas (PSDB).

O principal argumento da ação é que somente a União pode legislar sobre normas de trânsito.

A decisão do STF foi unânime. O pedido de liminar foi julgado pelo plenário com base no voto do relator da ação, ministro Maurício Corrêa.

Em tese, a validade da lei pode ser restabelecida no julgamento

do mérito, mas normalmente a apreciação de liminar nesse tipo de ação já sinaliza a decisão definitiva do STF.

Na ação, Covas informou que havia vetado integralmente a lei, mas a Assembleia Legislativa derubou o veto e a promulgou.

Lombadas

O DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) irá implantar 578 lombadas eletrônicas e 262 radares móveis para fiscalizar a velocidade dos veículos nas rodovias federais e travessias urbanas em todo o país.

Hoje, existem 89 lombadas eletrônicas no país, que detectaram 82 mil infrações. Foram 17 mil multas pagas, o equivalente a R\$ 4 milhões de arrecadação.

Os radares serão instalados pelo consórcio Segurança nas Estradas, que recebe R\$ 46,30 por multa válida arrecadada.

Não há previsão de instalação de lombadas eletrônicas ou radares móveis em São Paulo porque o Estado ainda não firmou convênio com o DNER.

A instalação das lombadas e dos radares será feita a partir de estudos que identificaram os pontos críticos nas estradas e vias urbanas. Minas Gerais é o Estado com o maior número de pontos críticos por ter a maior quantidade de estradas federais.

Câmara Municipal de São Paulo
Departamento de Documentação e Informação
Subdivisão Técnica de Documentação
Setor de Documentação Jornalística

Folha nº 69 do proc. 13-14

Nº 09
DIÁRIO POPULAR 09-01

Cad.....

Ass. Cívica - 13 Parlamentar

Data 10-11-00

Pasta

REB100.406

Supremo libera multa sem a foto do veículo infrator

O Supremo Tribunal Federal (STF) suspendeu ontem a lei que obrigava o governo estadual a incluir a foto do veículo infrator nas multas de trânsito aplicadas por aparelhos eletrônicos (radares, lombadas eletrônicas e semáforos). A Lei 10.553/00 foi sancionada em maio pela Assembleia Legisla-

tiva e criou conflito entre o Legislativo e o Executivo estaduais. O governador Mário Covas chegou a vetar a lei, mas o veto foi derrubado pelos deputados estaduais.

O governo estadual entrou com ação direta de inconstitucionalidade no STF, acompanhada de pedido de liminar,

que foi julgado ontem. O plenário do Supremo concedeu a liminar por unanimidade. Os ministros do STF entenderam que a lei é inconstitucional por invadir competência da União, única instância de governo com competência para editar normas relativas a trânsito.

Autor da lei, o deputado

Jorge Caruso (PMDB), afirmou, na época da aprovação do projeto, que o objetivo era coibir abusos por parte do poder público na cobrança de multas eletrônicas. Segundo o deputado, há várias denúncias de motoristas que recebem multas de equipamentos desativados.

SEM APLICAÇÃO

Lei que obriga foto em multa é ignorada

O governo do Estado não pretende pôr em prática a lei que determina que as multas de radares venham acompanhadas de fotos do carro, data, horário e local da infração.

A lei havia sido aprovada pela Assembleia Legislativa em dezembro do ano passado, mas foi vetada pelo governador Mário Covas.

Em maio, os deputados estaduais derrubaram o veto de Covas. A lei foi publicada no dia 12 de maio no "Diário Oficial" e, desde então, já deveria estar em vigor. A partir dessa data, o governo do Estado teria que regulamentar a lei em até 60 dias para que ela fosse aplicada.

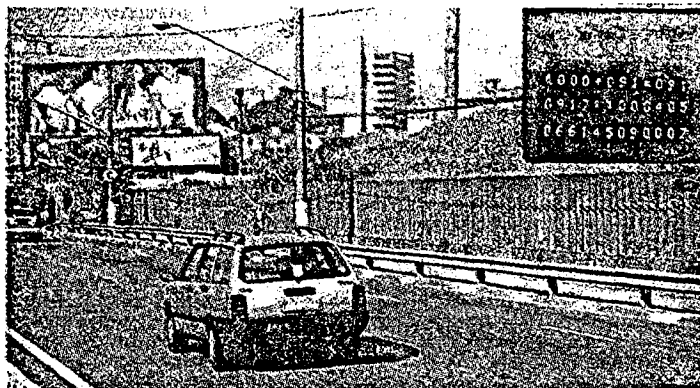
No entanto, de acordo com

a assessoria do governo, a lei não vai ser regulamentada porque é considerada inconstitucional.

O Estado defende que caberia ao governo federal fazer leis sobre os assuntos de trânsito e transportes.

De acordo com a assessoria do governo, a decisão sobre a aplicação da lei deverá ser decidida pelo STF (Superior Tribunal Federal).

A CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), responsável pelas autuações na capital paulista, informou, por meio de sua assessoria de imprensa, que não pode se manifestar sobre o assunto enquanto a lei não for regulamentada. (FOL)



EXIGÊNCIA: notificação deve vir com limite e flagrante de velocidade.					
Modelo: GOL	0070422-07	Placa:	000-0000000	Classe:	PASSEIRAS
Marca: GOL	0070422	Modelo:	000-0000000	Capacidade:	700
Valor: 000.000	0070422	Valor:	000.000	Capacidade:	000
Valor: 000.000	0070422	Valor:	000.000	Capacidade:	000

EXIGÊNCIA: notificação deve vir com limite e flagrante de velocidade.

Lei pode 'frear' indústria de multas

O deputado Jorge Caruso (PMDB) reagiu ontem à previsão da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), de que haverá uma "enxurrada de recursos" contra as multas de trânsito. Ele disse que a nova lei, que obriga que a notificação seja acompanhada da foto e do laudo de aferição do equipamento, vai funcionar como "um freio" na indústria das multas.

Segundo Caruso, como o órgão emissor das multas emitidas por radares e lombadas eletrônicas terá de preencher os requisitos dos equipamentos, o processo se torna mais "transparente" e acaba com "a multa aleatória".

O trâmite do projeto de lei, que prevê a inclusão da foto do veículo infrator, teve um percurso rápido na Assembleia Legislativa. O projeto de lei n.º 470 deu entrada em 8 de junho do ano passado. Foi aprovado em 9 de novembro e vetado integralmente pelo governador Mário Covas em 21 de dezembro.

O retorno à Assembleia aconteceu em 4 de fevereiro deste

ano. No dia 4 de maio, foi derrubado o veto de Covas, por unanimidade, e aprovado o projeto, que se transformou na Lei 10.553, publicada no *Diário Oficial* na quinta-feira passada.

Velocidade máxima

O projeto original sobre a cobrança pelo poder público de multas exigia que a notificação viesse acompanhada pela foto do veículo infrator e pelo laudo de aferição do equipamento. Foi feita uma emenda que acrescentou a necessidade de a velocidade máxima permitida no local da infração também ser indicada na notificação.

Quem ligasse ontem para o telefone de Multas e Recursos da CET (816-5277) era informado que "não houve comunicação das mudanças" (previstas pela nova lei). Segundo o atendente de plantão, o motorista interessado em pegar a foto de sua infração (se foi cometida em São Paulo) ainda deve dirigir-se à Rua Sumidouro, 740, esquina com a Avenida das Nações Unidas, em Pinheiros, e pagar R\$ 2,69 pela cópia da foto.

A lei entrou em vigor na data de sua publicação (11 de maio). A CET tem um prazo de 60 dias para se ajustar às novas regras.

Danilo Angrimani

CET vai ignorar nova lei sobre multa por radar

Secretário municipal dos Transportes alega que a determinação, que torna obrigatório incluir na notificação a foto da infração, fere a Constituição e o Código de Trânsito Brasileiro

MAURÍCIO MORAES

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) não pretende seguir a nova lei para notificação de infrações registradas por equipamentos eletrônicos. Segundo o secretário municipal dos Transportes, Getúlio Hanashiro, a determinação fere a Constituição e o Código de Trânsito Brasileiro. "Vamos continuar multando da forma antiga, porque entendemos que esta é uma lei estadual", afirmou. "Por isso, vale apenas para as rodovias estaduais."

Publicada na sexta-feira no *Diário Oficial* do Estado, a lei 10.553 estabelece novas exigências para as autuações.

Ao notificar o motorista que ultrapassou o limite de velocidade e foi flagrado por um radar, por exemplo, torna-se obrigatório incluir uma cópia da foto da infração e de documentos atestando a confiabilidade do equipamento. O autor do projeto é o deputado estadual Jorge Caruso (PMDB).

Hanashiro destacou que o assunto foi examinado pela assessoria jurídica da secretaria. "A legislação sobre trânsito cabe à União ou ao município", observou. A seu ver, o poder estadual não tem competência para definir normas da área. "Mesmo assim, vamos encaminhar os documentos para que a Procuradoria-Geral do Município faça uma análise." O pa-

recer do órgão deve sair entre 15 e 20 dias.

Confusão – O artigo 2.º da lei estabelece prazo de 60 dias para que o governo faça a regulamentação. O artigo 4.º, no entanto, esclarece que a determinação passa a valer a partir da data em que saiu no *Diário Oficial*. Hanashiro admitiu que a confusão pode acarretar uma série de recursos contra as multas aplicadas por radar desde sexta-feira, pois todas continuam no sistema antigo e, em tese, ferem a nova legislação.

O autor do projeto concorda que poderá haver uma série de contestações na Justiça. O deputado Jorge Caruso ressalva, porém, que as novas

normas terão de ser postas em prática. "Não é necessária legislação federal, porque se trata apenas de uma medida administrativa para regular uma prestação de serviço", explicou.

"Também não se pode dizer que o Estado esteja interferindo na autonomia dos municípios com a lei."

Caruso considera injusta a cobrança de R\$ 2,50 pela foto, vinculada a uma série de procedimentos burocráticos. Caso a lei seja cumprida, eles passam a ser desnecessários. O deputado acredita que os motoristas têm o direito de receber todos os dados referentes a multas. "A Prefeitura que se sentir prejudicada que entre com uma medida de inconstitucionalidade e explique por que está sonegando as informações."

Folha nº 299 de 17
Nº 69 de 01

Adelina Clotilde - Ass. Parlamentar

RF. 100.406

ESTADO NÃO
PODE DEFINIR
NORMAS, DIZ
HANASHIRO

Multa agora tem de trazer a foto. CET prevê 'enxurrada' de recursos

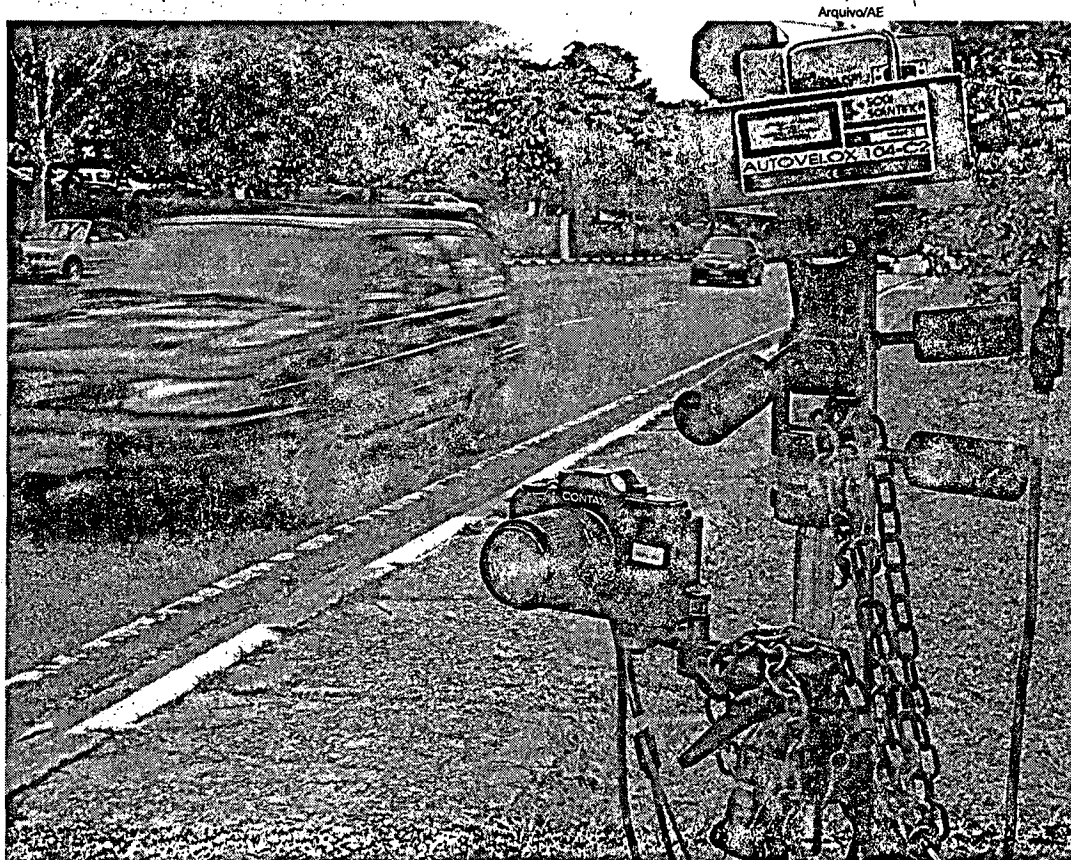
Mudança na notificação de infrações emitidas por radares e lombadas eletrônicas deve causar confusão jurídica. Órgãos de trânsito têm 60 dias para se adaptar

A mudança na notificação de multas emitidas por radares e lombadas eletrônicas pode causar uma verdadeira confusão jurídica. De acordo com uma nova lei, a notificação de infração deverá agora ser acompanhada da foto e do laudo de aferição do equipamento. Os órgãos de trânsito – no caso de São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) – têm 60 dias para se ajustar às regras. Até lá, o motorista multado poderá recorrer, fundamentar os argumentos na regulamentação e pedir a suspensão da penalidade.

Publicada na quinta-feira no *Diário Oficial*, a nova lei já está em vigor e vale para todos os municípios do Estado. De autoria do deputado Jorge Caruso (PMB), o projeto já havia sido aprovado pela Assembleia Legislativa em dezembro do ano passado. Na ocasião, o governador Mário Covas vetou a lei. No último dia 4, no entanto, os deputados derrubaram o veto.

Novo modelo

Os órgãos municipais serão obrigados a criar um novo modelo para a notificação, no qual deverá constar até mesmo o nome do técnico responsável pela última inspeção do aparelho fotográfico. A CET garante que não deixará de cobrar multas no período de adaptação, mas admite que deverá haver uma enxurrada de recursos. Segundo a Assessoria de Imprensa, dificilmente as novas normas serão cumpridas em curto prazo.



RADARES: pela nova lei, multas terão de ser acompanhadas da foto e do laudo de aferição do aparelho

Em tese, a multa não pode ser anulada pela ausência dos dados obrigatórios. Mas, para Caruso, a possibilidade de suspensão é considerável. Apesar de o número de pedidos de recurso contra multas não ser muito grande atualmente, o deputado acredita que a população vai atentar para essa brecha ocasionada pela publicação da nova lei.

“As prefeituras já estão se mostrando preocupadas com isso e devem agilizar a adaptação, pois, quando deveria ser algo apenas educativo, a multa acabou se transformando em receita para todos os municípios.”

Na interpretação do jurista Márcio Thomas Bastos, no entanto, não há motivos para o receio das prefeituras. “Mesmo a lei entrando em vigor, a interpretação mais razoável seria esperar a regulamentação, aguardar o prazo para os órgãos se ajustarem.” Na outra corrente de entendimento, o jurista Ives Gandra Martins afirma que, independentemente da regulamentação, a lei já obriga que o motorista tem de receber a notificação com a foto.

Leandro Cipoloni

Máquina de multar fatura 100 milhões

Folha nº 24 do proc.

Nº 69 02 01

Adelina Cloare - Ass. Parlamentar

RF: 100.406

XICO SA

A Indústria da multa terceirizada, aquela que é imposta por radares de empresas privadas, deve atingir este ano, somente no Estado de São Paulo, a casa dos R\$ 100 milhões, de acordo com projeção de técnicos da área de transportes ouvidos pelo DIÁRIO POPULAR. Os números desse grande negócio têm sido guardados a sete chaves pelas firmas e pelos municípios, mas, somente na Capital, as estatísticas mostram que as maquininhas de fazer multas já alcançaram 603,8 mil autuações até o mês passado, com flagrantes a motoristas que dirigiam acima dos limites estabelecidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). O valor de multas por excesso de velocidade chegou até a R\$ 527.

A estimativa é que esse pacote de multas renda, até o final

do ano, pelo menos R\$ 12 milhões para as três empresas que controlam o setor — a Engebrás Indústria e Comércio e Tecnologia de Informática (responsável pelos radares fixos), a Consladel Construtora e Eletrônica (radares móveis) e a Inepar (lombadas eletrônicas). Nesse bolo, a Engebrás, gigante e pioneira no mercado de radares, deve ficar com aproximadamente 55% (R\$ 6,6 milhões) dos recursos, a Consladel com R\$ 3,6 milhões e a Inepar pode ganhar R\$ 1,8 milhão.

A remuneração a essas empresas varia entre R\$ 17 e R\$ 24 em cada multa paga pelo dono do veículo, dependendo do tipo de infração. Não há uma padronização nesses valores entre os municípios. Há casos, por exemplo, de uma mesma firma cobrar uma taxa em uma cidade e, mais na frente, em outra praça, alterar o seu preço. Situa-

ção dessa natureza foi registrada em Barretos — Norte do Estado, a 425 quilômetros da Capital —, onde a empresa Eliseu Kopp enfrentou recentemente denúncias na Câmara Municipal e Ministério Público por cobrar R\$ 32,40 por multa. Em Jundiaí — a 60 quilômetros da Capital —, a mesma administradora de radares recebia metade desse valor por infração.

Essas empresas têm contrato com a Prefeitura da Capital desde 1996, em licitação realizada ainda na gestão de Paulo Maluf (PPB). A Inepar assinou contrato por quatro anos, com vencimento em 2000. A Engebrás e a Consladel venceram concorrência para a exploração do serviço por dois anos, mas tiveram direito a um aditamento, promovido pela administração do prefeito Celso Pitta (PTN), que esticou o prazo durante

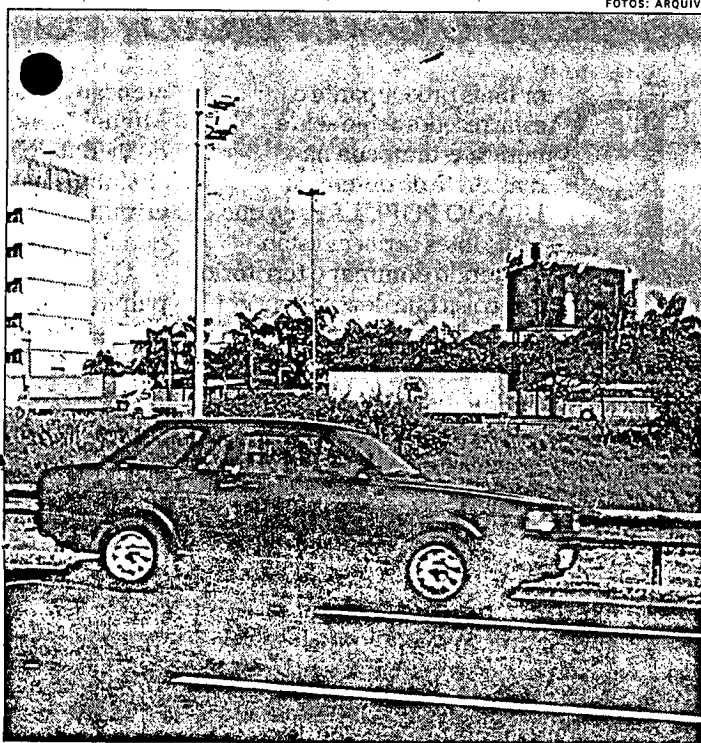
este ano, sem a necessidade de passarem por nova licitação.

Cofre municipal

A implantação do sistema de radares e os novos valores de multas determinados pelo Código de Trânsito Brasileiro transformaram as infrações em uma mina de dinheiro para as prefeituras. O volume de recursos contabilizado pela Secretaria de Finanças da Capital em 96, ano da assinatura dos contratos de terceirização, foi de R\$ 156 milhões; no ano seguinte, saltou para R\$ 199 milhões; no ano passado atingiu R\$ 264 milhões e deve fechar 99 na casa dos R\$ 250 milhões.

As irregularidades flagradas por radares já superam todos os outros tipos de multas aplicadas pelo olho humano. Enquanto as máquinas carimbaram 603,8 mil vezes os motoristas este ano, as multas da Zona Azul, por exemplo, chegaram a 306,2 mil.

FOTOS: ARQUIVO



RADARES autuaram 603,8 mil na Capital até novembro

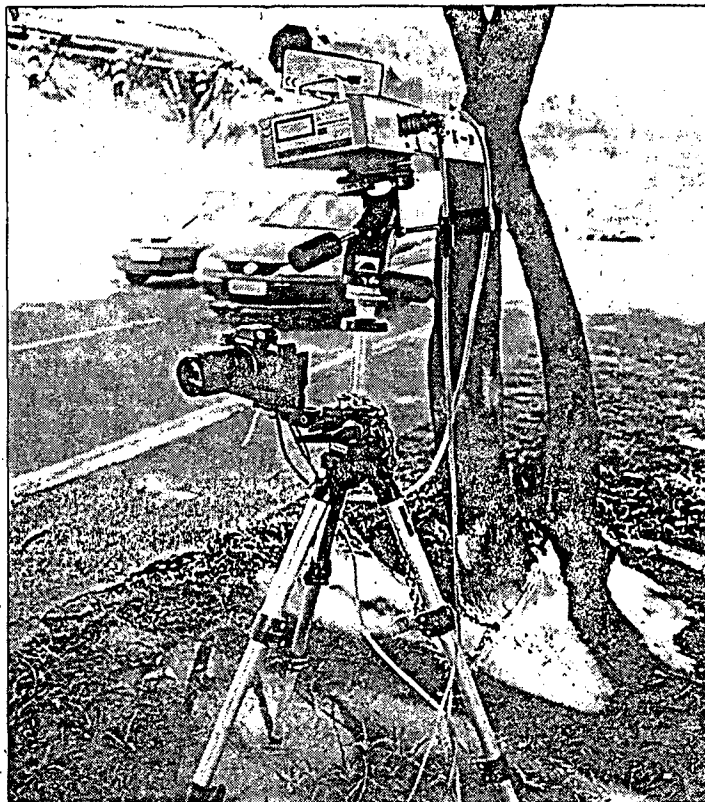
CET ressalta eficiência

Para a direção da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), um argumento justifica os gastos com as empresas terceirizadas que exploram os serviços de radares: a redução do número de mortes nas ruas e avenidas fiscalizadas pelas máquinas. "A cada ano temos evitado mais de mil mortes somente com o uso dos radares", disse o engenheiro Luiz de Carvalho Montans, chefe da Assessoria de Segurança de Trânsito da CET. "A imprensa costuma avaliar apenas os custos e esquece dos benefícios para a sociedade", declarou.

Os dirigentes da CET destacam ainda os investimentos das empresas, que deixam a companhia e a Prefeitura de São Paulo totalmente livres de gastos neste sentido. "As empresas só recebem as suas cotas depois que a multa é paga pelo infrator", lembrou Montans. Segundo o engenheiro, toda a orientação e con-

trole para a localização dos radares móveis é de responsabilidade da CET, não sendo possível, de acordo com a sua avaliação, a manipulação por parte das firmas contratadas.

O DIÁRIO POPULAR procurou ouvir a Inepar, a Consladel e a Engebrás sobre os valores arrecadados com o serviço prestado à Prefeitura. Os números, no entanto, são considerados de caráter reservado, segundo determinações dos contratos com a CET, e não poderiam ser revelados ao mercado, de acordo com as firmas. Empresários que exploram os radares têm reclamado da taxa de inadiplência por parte dos motoristas multados, que estaria na faixa dos 30% este ano. Reservadamente também têm protestado contra o Detran. Alegam que o esquema para apagar multas descoberto no órgão deixou um rastro de grandes prejuízos.



REMUNERAÇÃO varia de R\$ 17 a R\$ 24 por multa paga

Campanhas tiveram apoio

Empresários da Engebrás e da Consladel, que tiveram os seus contratos prorrogados neste ano pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), tiveram participação nas campanhas eleitorais de Paulo Maluf (1990, para o governo do Estado) e Celso Pitta (96, quando foi eleito prefeito).

A ajuda a Maluf foi dada por Enrico Piccioto, um dos donos da Engebrás, que colaborou com o chamado "Esquema PauBrasil", como ficou conhecida a tesouraria da campanha malufista, considerada irregular pelo Ministério Público Federal. O empresário fez parte do caixa, segundo o pianista João Carlos Martins, coordenador da operação eleitoral, por intermédio do Banco Operador, do qual era sócio na época. O banco, além de doar US\$ 40 mil para as despesas do então candidato ao governo estadual, também concentrava cheques repassados por em-

presas que pretendiam colaborar com a tentativa de eleger Maluf.

Dois anos depois, Piccioto voltou a colaborar, segundo o Ministério Público, com o esquema, novamente montado para a campanha do pepebista à Prefeitura. A participação desta vez ocorreu por meio da Split, corretora de valores que se envolveu também no chamado "Escândalo dos Precatórios", em 97. Neste novo episódio, o prefeito Pitta, que havia sido secretário de Finanças de Maluf, foi acusado de cometer irregularidades com títulos do município. O empresário sempre negou qualquer participação em crimes apontados pela CPI que investigou o caso.

A Consladel foi doadora de R\$ 60 mil para a campanha eleitoral de Pitta, em 96. Essa doação, no entanto, não foi contestada, pois constou de registro legal no Tribunal Regional Eleitoral (TRE).

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SE(VE)M) juntado(s) nesta data doc(um)ento(s)

SOD nº _____ e folha de _____ SOD nº _____

21 21/10/05 (CD)

Adelina Cicone

Assistente Parlamentar

Registro 100.406



Câmara Municipal de São Paulo

SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO

Papel para informação, rubricado como folha nº 21

do processo n.º 08-69 de 2001 20/10/05 (a) 00

À SGP-33 – Sra. Supervisora:

Encaminho os presentes autos para arquivamento nos termos do art. 275 do Regimento Interno (término de Legislatura).

03/11/05

Angela Bordin Andreoni
Ângela Bordin Andreoni
Subsecretária de Apoio Legislativo
SGP-2

SUBSECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO	
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Proc. encerrado com	<u>21</u> fls.
Arquivado em	<u>15/12/2005</u>
Func.º	<u>JADER AUGUSTO PIMENTA</u>
RF 10.860	
SGP. 33	