

# COMENTÁRIOS SOBRE A RESOLUÇÃO Nº 214/2006 DO CONTRAN

Engº Aduino Martinez Filho

## 1. ANTECEDENTES

Segundo estatísticas da Organização Mundial da Saúde (OMS), os acidentes de trânsito vitimam, anualmente, 1,3 milhões de pessoas em todo o mundo e são a principal causa de mortes não naturais, flagelando, predominantemente, os países subdesenvolvidos e em desenvolvimento. O estudo da OMS considera que os acidentes de trânsito são evitáveis, podendo, portanto, ser prevenidos, e sugere, como medidas básicas para reverter essa situação, o controle da velocidade e do álcool, a adoção de medidas de proteção aos pedestres e o uso do cinto de segurança nos veículos em geral e de capacetes nos motocicletos.

Na década de 90, em muitas rodovias e vias urbanas de todo o País, foram verificadas significativas reduções do número de mortes no trânsito, associadas à introdução do controle eletrônico da velocidade. Comprovando a recomendação da OMS, foram poupadas as vidas de milhares de brasileiros.

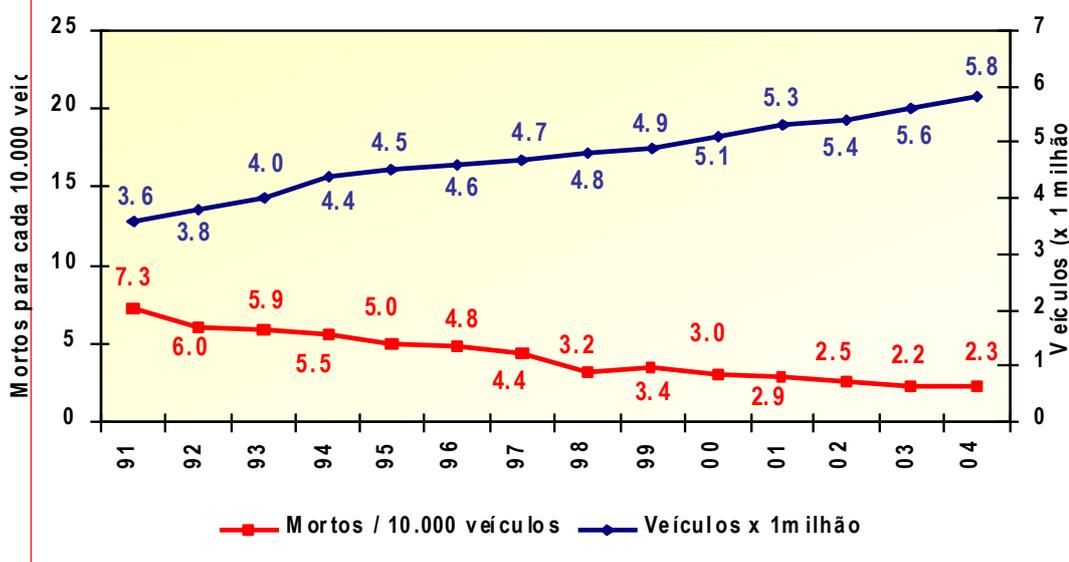
A fiscalização de trânsito é parte integrante do processo educativo, sendo uma ferramenta eficiente para coibir desvios comportamentais, assegurando condições de segurança para os cidadãos respeitadores da lei. Em todos os programas bem sucedidos, mesmo nos países desenvolvidos, visando à redução dos índices de acidentes e, em especial das fatalidades, foram adotados controles rígidos da obediência à legislação de trânsito.

O Brasil parece estar na contramão do resto do mundo: criam-se dificuldades para o controle da velocidade, assim como da alcoolemia. Paradoxalmente, a lógica que prevalece é a “*proteção aos direitos do infrator*” em detrimento à proteção ao cidadão correto e respeitador das leis.

O controle da velocidade foi o principal responsável pela notável redução do número de mortes verificada na cidade de São Paulo, assim como em diversos

sistemas viários - urbanos e rodoviários - em todo o Brasil. Na primeira metade da década de 90, os acidentes de trânsito na capital paulista ocasionavam cerca de 2,3 mil mortes a cada ano. Após a introdução da fiscalização da velocidade, verificou-se uma redução da ordem de 35% no número anual de fatalidades, resultando em um novo patamar próximo a 1,5 mil mortes, número ainda elevado.

**Figura 1.1**  
**Índice de Mortalidade no Trânsito**  
**Número de mortes para cada 10.000 Veículos**  
 fonte: CET / GST



Apenas para ilustração de casos específicos, em 1995, foram registradas nas Marginais Tietê e Pinheiros, respectivamente, 112 e 55 mortes no trânsito. A introdução da fiscalização eletrônica de velocidade, em 1996, resultou em significativo aumento da segurança com a diminuição já no ano seguinte para 46 e 24 fatalidades, respectivamente, patamares observados até a atualidade.

A regulamentação do controle eletrônico da velocidade no Brasil, introduzida oficialmente em 1994, abrange um conjunto interminável de leis, resoluções e portarias, sintetizadas no quadro 1.1 a seguir. O tema, notoriamente complexo, e a constante evolução dos equipamentos disponíveis no mercado justificam a necessidade de freqüentes atualizações nas disposições legais. No entanto, observa-se que, por diversas vezes, essas alterações na regulamentação introduziram procedimentos contraditórios e nem sempre fundamentados em conceitos sólidos.

## Quadro 1.1 - Relação de dispositivos da legislação de trânsito, relacionados ao controle da velocidade

1966:

- **CNT e RCNT;**

1994:

- **resolução Contran nº 785/94:** regulamenta o uso de equipamentos foto-eletrônicos para o registro do cometimento de infrações (revogada pela resolução nº 795/95);
- **decisão Contran nº 14/94:** homologa equipamento;

1995:

- **resolução nº 795/95:** homologa a barreira eletrônica (revoga resolução nº 785/94 e revogada pela deliberação nº 29/01 e resolução nº 141/02);
- **resolução nº 796/95:** estabelece requisitos técnicos da barreira eletrônica (revogada pela resolução nº 801/95);
- **resolução nº 801/95:** estabelece requisitos técnicos da barreira eletrônica (revoga resolução nº 796/95 e revogada pela deliberação nº 29/01 e resolução nº 141/02);

1996:

- **resolução nº 820/96:** homologa o radar portátil (revogada pela deliberação nº 29/01 e resolução nº 141/02);

1997:

- **aprovação do CTB;**

1998:

- **resolução nº 8/98:** estabelece sinalização indicativa para fiscalização eletrônica (revogada pela resolução nº 79/98);
- **resolução nº 23/98:** estabelece requisitos mínimos para instrumentos eletrônicos para a medição de velocidade (revogada pela deliberação nº 29/01 e resolução nº 141/02);
- **resolução nº 79/98:** (revoga resolução nº 8/98 e revogada pela deliberação nº 29/01 e resolução nº 141/02)
- **portaria Inmetro nº 115/98:** aprova Regulamento Técnico Metrológico para medidores de velocidade de veículos;

1999:

- **resolução nº 86/99:** prorroga prazo da resolução nº 820/99 (revogada pela deliberação nº 29/01 e resolução nº 141/02);

2000:

- **resolução nº 117/00:** prorroga prazo da resolução nº 820/99 (revogada pela deliberação nº 29/01 e resolução nº 141/02);

2001:

- **resolução nº 123/01:** prorroga prazo da resolução nº 820/99 (revogada pela resolução nº 141/02);
- **deliberação nº 29/01:** estabelece requisitos mínimos para a fiscalização de velocidade (revoga resoluções nº 795/95, 801/95, 820/96, 23/98, 79/98, 86/99 e 117/00 e revogada pela resolução nº 141/02);

2002:

- **resolução nº 141/02:** regulamenta equipamento para a gestão do trânsito (revoga resoluções nº 795/95, 801/95, 23/98, 79/98, 86/99, 117/00 e 123/01 e deliberação nº 29/01 e revogada pela deliberação nº 38/03 e resolução nº 146/03);
- **portaria Denatran nº 02/02:** baixa valores referenciais de velocidade para fins de autuação;

2003:

- **deliberação nº 37/03:** prorroga prazo estabelecido pela resolução nº 141/02;
- **deliberação nº 38/03:** estabelece requisitos técnicos para a fiscalização eletrônica de velocidade, semáforo e parada sobre faixa de pedestre (revoga a resolução nº 141/02);
- **resolução nº 146/03:** estabelece requisitos técnicos para a fiscalização de velocidade (revoga a resolução nº 141/02);

2006:

- **resolução nº 202/06:** regulamenta a Lei nº 11.334, que alterou o artigo 218 do CTB;
- **deliberação nº 52/06:** altera disposições da resolução nº 146/03;
- **resolução nº 214/06:** altera disposições da resolução nº 146/03.

Ora a presença do agente é obrigatória, ora não; ora é obrigatória a existência de sinalização (supostamente educativa), ora não. Essas contradições geraram enorme confusão entre os órgãos de trânsito e, principalmente, na população, que passa a duvidar da seriedade dos procedimentos adotados pelas autoridades de trânsito.

Essas incertezas geram uma imensa quantidade de recursos de autuações de trânsito, em que o desrespeito à regulamentação de velocidade passa a ser secundário, discutindo-se, no mérito, a cor e distância de posicionamento da “*placa educativa*”, se o agente de trânsito estava presente, fardado ou devidamente identificado etc.

Após a publicação da resolução nº 146/2003 do Contran, a controvérsia na regulamentação do controle de velocidade foi finalmente pacificada, vigorando, de forma inédita desde a sanção do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), por três anos. Nesse período, os órgãos de trânsito puderam planejar as suas ações de forma consistente, fundamentados em uma regulamentação adequada e coerente.

No final de 2006, o Contran publicou uma nova deliberação e posterior resolução, obrigando a utilização de “*placas informativas*”, associadas à regulamentação dos limites de velocidade e ao uso de equipamentos para o controle dos abusos. Essa decisão conflita com princípios básicos da administração de trânsito, comentados na seqüência e confunde a opinião pública.

Seria de bom alvitre que um assunto dessa relevância tivesse sido apresentado para discussão na Câmara Temática de Esforço Legal (artigo 13 do CTB: “*As Câmaras Temáticas, órgãos técnicos vinculados ao Contran, são integradas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado*”). A comunidade técnica tem contribuído para o aperfeiçoamento da regulamentação de trânsito e, nesse caso, poderia evitar a publicação de uma resolução conflitante com normas de sinalização vigentes e conceitos de segurança no trânsito.

## 2. COMENTÁRIOS ESPECÍFICOS

A resolução nº 214/2006 alterou a redação de alguns artigos da resolução nº 146/2003, introduzindo novos procedimentos relacionados:

- ao estudo técnico para a instalação de equipamentos de controle de velocidade;
- à visibilidade do equipamento de fiscalização;
- à substituição dos equipamentos, em caso de não redução significativa do número de acidentes;
- à sinalização informativa da existência de fiscalização eletrônica.

Na seqüência, são apresentados comentários específicos sobre cada um desses aspectos.

*Art. 3º Cabe à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via determinar a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade.*

...

*§ 2º Para determinar a necessidade da instalação de instrumentos ou equipamentos medidores de velocidade, deve ser realizado estudo técnico que contemple, no mínimo, as variáveis no modelo constante no item A do Anexo I desta Resolução, **que venham a comprovar a necessidade de fiscalização, garantindo a ampla visibilidade do equipamento**<sup>1</sup>. Toda vez que ocorrerem alterações nas suas variáveis, o estudo técnico deverá ser feito com base no item B do Anexo I desta Resolução.*

...

Comentário:

Qualquer intervenção de engenharia na via pública deve, obrigatoriamente, ser precedida de um consistente estudo técnico, seja a simples colocação de uma placa de proibição de estacionamento, seja a instalação de um novo semáforo ou, ainda, a sinalização de uma nova via.

Na resolução nº 146/2003, havia a prescrição de um estudo para comprovação da necessidade da redução de velocidade em determinado trecho da via.

---

<sup>1</sup> destaque do autor

Da forma proposta na resolução nº 214/2006, o estudo técnico tem como objetivo a comprovação da necessidade de fiscalização, o que configura uma situação absurda, uma vez que qualquer sinalização de regulamentação é passível de fiscalização, a qualquer momento, nos termos estabelecidos pelo CTB. Sob esse aspecto, a limitação da possibilidade de fiscalização, ora estabelecida pelo Contran, carece de qualquer fundamentação técnica e fere frontalmente o próprio CTB.

A exigência da “*garantia da ampla visibilidade do equipamento*” cria uma regra subjetiva: como caracterizar a ampla visibilidade do equipamento? Com certeza, essa disposição será motivo de inúmeros recursos de autuações de infrações, em que o risco gerado pelo excesso de velocidade passa a ser secundário.

...

*§ 4º Sempre que os estudos técnicos previstos no Anexo I constatarem o elevado índice de acidentes ou não comprovarem sua redução significativa, recomenda-se a adoção de barreira eletrônica.*

...

Comentário:

Cada um dos tipos de equipamentos para o controle da velocidade regulamentados pelo Contran (equipamentos fixos ou estáticos) tem aplicação específica, segundo as respectivas características.

Os equipamentos fixos devem ser locados em vias que apresentem situações de risco ao longo de toda a extensão. Para complementar esses dispositivos, podem ser utilizados os equipamentos estáticos, induzindo o respeito à regulamentação em todo o trecho e não apenas nos locais dos equipamentos fixos, normalmente já conhecidos pelos usuários freqüentes.

As chamadas barreiras eletrônicas, por serem ostensivas, são mais eficientes e se aplicam aos pontos que apresentam riscos localizados, tais como próximos a escolas, hospitais e pólos geradores, locais com restrições geométricas etc.

Portanto, a recomendação da substituição de outros equipamentos por barreiras eletrônicas, além de subjetiva (o que é uma redução significativa?) não encontra o mínimo amparo na boa técnica. A substituição não traria melhoria à segurança da via, mas apenas para o exato ponto onde fosse instalada, levando os condutores a aumentar a velocidade após sua passagem, podendo acarretar no aumento de acidentes e mortos. Há de se considerar, ainda, a dificuldade de se instalar uma barreira eletrônica em um ponto distante de rodovia sem energia elétrica.

A decisão de instalar ou substituir qualquer dispositivo de sinalização ou de fiscalização é ato discricionário do órgão de trânsito com circunscrição sobre a via, que pode optar por outras intervenções de engenharia, mais adequadas para cada situação específica. O texto publicado representa uma invasão de competência.

Finalmente, cabe salientar que a expressão “barreira eletrônica” não está definida na legislação de trânsito desde a revogação da resolução nº 801/95, pela resolução nº 141/2002.

...

***Art. 5º A.** É obrigatória a utilização, ao longo da via em que está instalado o aparelho, equipamento ou qualquer outro meio tecnológico medidor de velocidade, de sinalização vertical, informando a existência de fiscalização, bem como a associação dessa informação à placa de regulamentação de velocidade máxima permitida, observando o cumprimento das distâncias estabelecidas na tabela do Anexo III desta Resolução.*

*§ 1º São exemplos de sinalização vertical para atendimento do caput deste artigo, as placas constantes no Anexo IV.*

*§ 2º Pode ser utilizada sinalização horizontal complementar reforçando a sinalização vertical.”*

...

Comentário:

A sinalização de trânsito é a forma estabelecida para a comunicação entre o órgão de trânsito e os usuários da via pública, indicando, entre outros aspectos, as limitações, as situações de risco e os trajetos. É essencial que haja uniformidade e clareza nessa sinalização, facilitando a sua rápida percepção e compreensão pelos condutores, possibilitando, assim, reação imediata e atitudes seguras.

Nos conceitos estabelecidos pelo CTB, a sinalização de regulamentação tem por finalidade “*informar aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias. Suas mensagens são imperativas e o desrespeito a elas constitui infração*”. Ou seja, os dispositivos de sinalização de regulamentação valem por si só e não necessitam de complementos para caracterizar uma infração.



Placa R-19 de regulamentação: isoladamente é suficiente para estabelecer e informar aos usuários o limite de velocidade da via

A sinalização educativa tem a função “*de educar os usuários da via quanto ao seu comportamento adequado e seguro no trânsito. Podem conter mensagens que reforcem normas gerais de circulação e conduta*”. As placas educativas indicam, portanto, comportamentos adequados, sendo uma característica habitual a utilização do verbo no tempo imperativo.



Exemplos de placas educativas

Com base nesses conceitos, uma placa com a mensagem “*Fiscalização eletrônica*” não pode ser enquadrada como uma placa educativa: qual é o comportamento adequado que ela indica? Da mesma forma, não é uma placa de advertência: qual é a situação potencialmente perigosa a ser advertida?



Placas educativas? Qual é o comportamento correto indicado?

Portanto, esse tipo de placa não se enquadra em nenhum dos tipos de sinalização vertical estabelecidos pelo CTB. A vinculação obrigatória de placas desse tipo com a placa de regulamentação de velocidade (R-19) para que seja permitida a fiscalização eletrônica de velocidade não possui qualquer fundamentação técnica e constitui erro crasso por ferir conceitos básicos da sinalização de trânsito.



Exemplos de placas de sinalização incluídos no anexo da resolução nº 214/06

Uma placa educativa para induzir à obediência aos limites de velocidade deveria conter uma mensagem do tipo “*Respeite os limites de velocidade*”. Mas, mesmo nessa hipótese, nunca poderia haver obrigatoriedade do vínculo dessa sinalização com a de regulamentação para que fosse utilizada a fiscalização eletrônica.

Se essa vinculação fosse admitida, estar-se-ia criando duas categorias de placas R-19: as que poderiam ser objeto de fiscalização, pois estão acompanhadas de “*placas educativas*” e as instaladas isoladamente, que estariam impossibilitadas de fiscalização (precisariam ser respeitadas?).

Outro aspecto a ser mencionado é a fixação de distâncias para a locação das placas de sinalização. Tal exigência poderá ser a motivação de recursos, nos quais a medição da distância de instalação da placa passa a ser mais importante que o próprio valor medido da velocidade.

### 3. CONCLUSÕES

Um trânsito mais humano somente será construído com a colaboração de toda a sociedade. Não basta que os órgãos de trânsito elaborem competentes estudos, instalem os mais modernos dispositivos de sinalização, promovam programas educativos e controlem os desvios comportamentais. Nada disso terá sentido e conduzirá aos resultados esperados, se não houver a colaboração dos usuários da via pública, obedecendo as regras estabelecidas e, assim, respeitando os direitos dos demais cidadãos.

Nesse contexto, é fundamental a adoção pelos órgãos de trânsito de procedimentos que protejam os cidadãos corretos, evitando atitudes hipócritas para “*proteção dos direitos do infrator*”. Só assim será possível a reversão do inadmissível quadro de violência observado nas vias urbanas e rodovias do País.

É recomendável a revogação dessa resolução do Contran, adotada sem a necessária discussão com a comunidade técnica, que nao contribui para a melhoria da segurança no trânsito e, ao contrário, confunde a opinião pública e induz a comportamentos de altíssimo risco que poderão resultar em conseqüências trágicas.

As utilizações distorcidas do controle de velocidade eventualmente existentes no Brasil, por ação de determinado órgão de trânsito sem a devida fundamentação técnica, devem ser individualizadas e corrigidas, não podendo contribuir para denegrir o trabalho sério e altamente eficaz da grande maioria dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

A administração do trânsito exige profissionalismo.. Não é admissível que medidas tomadas sem fundamentação técnica comprometam o árduo trabalho para a obtenção de melhores condições de segurança nas vias urbanas e rodovias do País.