

Ofício nº 065/2020 – PRES

Porto Alegre, 25 de março de 2020.

Ilmo Sra Nivea Gabriela de Oliveira Warmling- Vice Presidente do IPTRANS

Assunto: O enfrentamento de Pandemias pelo país e sua relação com o projeto de Lei nº 3267 relativo ao Código de Trânsito Brasileiro (CBT) e seus desdobramentos

Prezada Diretor Sra Nivea Warmling,

Reconhecendo os esforços do IPTRANS em prol da disseminação de uma maior consciência com relação à necessidade de inovação e automatização de diversos processos de interesse da Sociedade Brasileira, em especial no que diz respeito à fiscalização de veículos e cargas, e o seu trabalho de acompanhamento das discussões em curso referentes ao CBT na Câmara, compartilho com V.Sa. os argumentos que foram enviados para o Presidente e o Relator da Comissão Especial Destinada a Proferir Parecer ao Projeto de Lei nº 3267, de 2019, relativo ao Código de Trânsito Brasileiro" - PL3267/19, bem como ao Diretor Geral do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

A revisão do Código de Trânsito Brasileiro, por meio do Projeto de Lei nº 3267, de 2019, em etapa final de análise na Câmara dos Deputados, é uma oportunidade ímpar para aperfeiçoar esse importante Código, respondendo a demandas urgentes da sociedade brasileira.

Com o advento da Pandemia do COVID 19, novos desafios se apresentaram à sociedade. A compreensão de como se precaver para evitar a rápida disseminação, em situações semelhantes a esta, fortalece a defesa de algumas das inovações previstas no relatório a ser votado da referida Comissão Especial do PL3267/19.

Como é do conhecimento geral, uma das formas mais comuns de transmissão de doenças infecciosas como o COVID 19 é o contato com objetos ou superfícies contaminadas, seguido de contato com a boca, nariz ou olhos. As imagens a seguir mostram claramente ocasiões onde esse risco de transmissão existe:



Figura 1. Da esquerda para a Direita: a) pagamento em dinheiro em uma cancela de pedágio; b) análise dos documentos, em uma blitz por um agente de trânsito; c) entrega ao agente de trânsito de um celular para a verificação de versão digital do CNH; d) verificação pelo agente de trânsito da CNH apresentada no celular; e) fiscalização de transporte de carga; f) fiscalização de transporte de passageiros.

Em todos os casos apresentados acima, objetos potencialmente contaminados são manuseados para a realização de procedimentos obrigatórios, aumentando o risco de

disseminação de doenças, como é o caso do Covid 19. Qual seria a alternativa aos cenários apresentados, que poderia eliminar tais riscos?

A primeira contribuição objetiva da revisão do CBT é obrigatoriedade da adoção da **identificação obrigatória de veículos por meio de radiofrequência, ou tecnologia similar**, já prevista no voto do relator, em sua versão disponível no site de acompanhamento do trâmite desse projeto de lei¹. Tal inovação deve estimular a disseminação do uso de processos automáticos, por exemplo, de pagamento de pedágios, tornando o pagamento em dinheiro a exceção e não a regra, em todos os pedágios do país. (fig 1-a).

Da mesma forma, a possibilidade de o CONTRAN determinar a **inclusão de microchips com leitura de proximidade (ou seja, sem contato físico) tanto no Certificado de Registro de Veículo – CRV (art 131), quanto na Carteira Nacional de Habilitação (art 159)**, caso a Comissão Especial não o faça, eliminaria a necessidade de manuseio dos documentos físicos como ilustrado nas (fig 1- b, c, d e e). Isso porque, no caso de documentos com esse tipo de microchip, não há necessidade de contato físico para checar a validade e ter acesso aos dados inseridos no documento.

Um exemplo de documento dessa natureza é a carteira de identidade italiana², que incorpora um microchip de leitura sem contato que pode ser verificado por equipamentos leitores ou por celulares³



Além disso, após vencida a crise provocada pela Pandemia do Covid 19, o país enfrentará o desafio de recuperar rapidamente sua economia. A importância das disposições do Código Brasileiro de Trânsito (CBT), nesse caso, advém do fato de que o Brasil é o país que tem a maior concentração rodoviária de transporte de cargas e passageiros entre as principais economias mundiais⁴. No caso brasileiro, cerca de 60% do transporte no país é feito por rodovias, e a malha rodoviária é utilizada para o escoamento de 75% de sua produção.

¹ <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2206203>

² <https://www.cartaidentita.interno.gov.it/identificazione-digitale/software-cie/>

³ <https://www.cartaidentita.interno.gov.it/identificazione-digitale/cie-id/>

⁴ <https://g1.globo.com/economia/noticia/por-que-o-brasil-depende-tanto-do-transporte-rodoviario.ghtml>

A fiscalização de cargas (fig 1-e) e de passageiros (fig 1-f), por exemplo, pode ser automatizada, com a adoção da identificação obrigatória de veículos por meio de radiofrequência, ou tecnologia similar, combinada com leitores de rádio frequência (como já ocorre em shoppings, pedágios e diversos outros locais), tornando-a mais efetiva e menos custosa, já que a identificação dos veículos por meio de rádio frequência pode ser combinada com documentos disponibilizados on-line, como: a nota fiscal eletrônica e lista de passageiros.

Assim, as inovações previstas no projeto de lei de alteração do CBT podem permitir a disseminação da automação de processos, trazendo uma redução dos custos de transação por meio da simplificação de procedimentos para a iniciativa privada e uma maior eficiência nos processos de fiscalização, relacionados a pessoas e cargas. Na prática, isso reduz custos de transação, aumentando margens da iniciativa privada e, ao mesmo tempo, traz maior receita para o poder público, por meio de maior eficiência na fiscalização, reduzindo fraudes e evasão fiscal.

Os exemplos apresentados nesse documento não são exaustivos, tratam-se apenas de ilustrações do potencial de contribuição das tecnologias e inovações em discussão no âmbito da Comissão Especial Destinada a Proferir Parecer ao Projeto de Lei nº 3267, de 2019 e também relativas a potenciais diretrizes a serem definidas pelo CONTRAN e DENATRAN.

A CEITEC, como já fez antes, por ocasião de sua participação nas audiências públicas promovidas pela citada comissão, coloca-se à disposição para complementar ou discutir os temas aqui relacionados, ou outros que lhe são correlatos.

Atenciosamente,



PAULO DE TARSO MENDES LUNA
Presidente da CEITEC S.A.