



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO DISTRITO FEDERAL
5º OFÍCIO DE ATO ADMINISTRATIVOS**

**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA _____ VARA
FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL.**

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pela procuradora da República signatária, no uso das suas atribuições constitucionais e legais, previstas especialmente nos arts. 127 e 129, incisos II e III, da Constituição da República, art. 5º, inciso I, e art. 6º, inciso VII, todos da Lei Complementar n.º 75, de 1993, vem propor

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA
COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA**

em desfavor da **UNIÃO FEDERAL**, representada Advocacia-Geral da União – AGU, pelos motivos de fato e de direito a seguir expostos:

I – SÍNTESE DA DEMANDA

O Ministério Público Federal pretende, por meio da presente ação civil pública, tutela jurisdicional para garantir a continuidade dos serviços públicos de fiscalização de velocidade nas rodovias federais exercida pela Polícia Rodoviária Federal por meio de **radares estáticos, móveis e portáteis**, até que sejam concluídos os estudos voltados à possível reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas.

II – DOS FATOS

Em agosto de 2019, o Presidente da República determinou a suspensão¹, por parte da Polícia Rodoviária Federal – PRF, do uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis nas rodovias federais.

Os despachos presidenciais², de 14.8.2019, foram publicados no Diário Oficial da União (D.O.U. nº 157, 15.8.2019, seção 1, p. 5) nos seguintes termos:

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Considerando o disposto no inciso II do caput do art. 35 da Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, e no inciso I do § 4º do art. 10 e nos incisos I e VIII do caput do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, determino ao Ministério da Infraestrutura que, para evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade, proceda à reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas, especialmente quanto ao uso de equipamentos estáticos, móveis e portáteis. Em 14 de agosto de 2019.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA

Considerando o disposto no inciso XII do caput do art. 37 da Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, e nos incisos II e III do caput do art. 47 do Anexo I ao Decreto nº 9.662, de 1º de janeiro de 2019, determino ao Ministério da Justiça e Segurança Pública que, para evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade, proceda à revisão dos atos normativos internos que dispõem sobre a atividade de fiscalização eletrônica de velocidade em rodovias e estradas federais pela Polícia Rodoviária Federal **suspenda o uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis até que o Ministério da Infraestrutura conclua a reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas determinada pelo Despacho do Presidente da República de 14 de agosto de 2019.** Em 14 de agosto de 2019."

1 O Presidente da República, sobre o assunto, declarou em comunicado veiculado em suas redes sociais na internet no dia 16/8/2019: “A partir de segunda-feira não pode ter no Brasil mais radar móvel, até que o CONTRAN decida se vai novamente usar radar móvel ou não. Porque, lamentavelmente, o uso desse equipamento serviu apenas, em grande parte, **como caça-níquel, uma pegadinha**, para você que dirige”. Vídeo disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-08/prf-retira-radares-moveis-da-fiscalizacao-das-rodovias-federais>>. Acesso em out 2019.

Dias antes, em 12/8/2019, o Presidente da República participou da inauguração de obras de duplicação na BR-116, no Rio Grande do Sul, e declarou: “‘Tô’ com uma briga juntamente com o Tarcísio na Justiça pra acabarmos com os pardais no Brasil. Essa máfia de multas que vai para o bolso de alguns poucos aqui dessa nação! É uma roubalheira! Essa é a verdadeira indústria da multa que existe no Brasil. Anuncio pra vocês que a partir da semana que vem não teremos mais radares móveis no Brasil. Essa covardia de ficar no ‘descidão’, no final do ‘retão’, alguém atrás de uma árvore pra multar vocês, não existirá mais!”. Vídeo disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2019/08/12/bolsonaro-brasil-nao-tera-mais-radares-moveis-a-partir-da-semana-que-vem.htm>>. Acesso em out 2019.

2 DOC. 01: Despachos presidenciais publicados no Diário Oficial da União.

O Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal – PRF, diante da publicação desses despachos, determinou, em 15 de agosto de 2019, a suspensão do uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis, bem como a revogação de atos normativos internos que tratam da fiscalização de velocidade. *In verbis*:³

2. **Determino** a todos os gestores e servidores da PRF que adotem as providências necessárias para o imediato cumprimento da decisão Presidencial, devendo ser sobrestado o uso e recolhidos os equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis até que o Ministério da Infraestrutura conclua a reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas.

3. **Determino** que sejam revogados os atos normativos internos que dispõem sobre a atividade de fiscalização eletrônica de velocidade em rodovias e estradas federais, bem como que sejam adotadas as providências para a proposição de nova regulamentação, em paralelo e aderente à futura regulamentação do tema pelo Ministério da Infraestrutura, nos termos determinados pelos Despachos do Senhor Presidente da República.

Diante dos fatos, o Ministério Público Federal requisitou informações à Secretaria-Geral da Presidência da República, à Polícia Rodoviária Federal – PRF, ao Ministério da Infraestrutura e ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. As informações prestadas serão referenciadas ao longo desta inicial.

Conforme se verá a seguir, a decisão do Presidente da República deve ser rechaçada porque ela não atende ao requisito da motivação adequada, que é pressuposto de validade dos atos administrativos. Isso porque nos despachos já citados resta claro que a motivação para suspensão do uso dos aparelhos foi a sua utilização indevida. Portanto, para que o ato ora combatido seja válido é preciso que não só esse desvirtuamento esteja (empiricamente) demonstrado, como também se comprove que a solução mais adequada para o problema seja a suspensão do uso dos aparelhos em vez da adoção de medidas corretivas das irregularidades eventualmente constatadas.

III – DO MÉRITO

III.1 – DO DEVER DE FISCALIZAR. DO DIREITO À VIDA E À SEGURANÇA NO TRÂNSITO.

3 DOC. 02: Decisão Administrativa nº 27/2019/DG – PRF, de 15.8.2019.

A Constituição Federal assegura não somente a inviolabilidade do direito à vida, mas prevê expressamente a **segurança viária** como direito de todos e dever do Estado, o que pressupõe o devido exercício da **fiscalização de trânsito**. *In verbis*:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

[...]

§ 10. **A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:**

I - compreende a educação, engenharia e **fiscalização de trânsito**, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão **o direito à mobilidade urbana eficiente**; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.

O Código de Trânsito Brasileiro, por seu turno, além de reforçar a ideia de segurança no trânsito como *dever* do Estado, especificamente dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – entre eles a **Polícia Rodoviária Federal** –, deixa claro que esses órgãos **respondem objetivamente** por eventual **omissão** na prestação dos serviços de sua competência:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º **O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito**, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º **Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem**, no âmbito das respectivas competências, **objetivamente**, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, **omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro**.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão **prioridade em suas ações à defesa da vida**, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

A participação da PRF na execução das políticas de trânsito se deve à incumbência de *patrulhamento ostensivo das rodovias federais*, conforme art. 144, § 2º da CF, e especialmente nas atribuições legais de “*cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições*”, “*realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública*”, “*aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito*”, bem como “*implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e*

Educação de Trânsito” (CTB, art. 20, incisos I, II, III e VIII). No mesmo sentido dispõe o Decreto nº 1.655/1995, que define a competência da Polícia Rodoviária Federal⁴.

Há de se ver, portanto, que a ordem jurídica vigente consagra o *dever* de o Estado atuar (*prestação positiva para garantia de direitos fundamentais*), lançando mão de toda e qualquer atividade, ferramenta ou tecnologia disponíveis, para garantir a vida e a incolumidade física dos cidadãos usuários das rodovias federais.

A fiscalização de trânsito, portanto, é medida que se impõe, *não podendo o Estado dela abrir mão*, ainda que provisoriamente, sobretudo quando a decisão que opta pelo *comportamento deliberadamente omissivo* do Poder Público é desprovida do indispensável amparo técnico-científico.

Para permitir que o Estado brasileiro promova políticas de trânsito eficazes visando à preservação de vidas e à segurança viária, o que pressupõe a *adequada e eficiente fiscalização de trânsito*, tem relevância ímpar o *Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN*⁵, criado com o intuito de estabelecer as balizas técnicas e normativas para a Política Nacional de Trânsito, inclusive quanto aos procedimentos para aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados.

Nessa esteira, o CONTRAN editou a *Resolução CONTRAN nº 396, de 13 de dezembro de 2011*⁶, norma que dispõe sobre *requisitos técnicos mínimos* para a fiscalização da velocidade de veículos automotores.

Essa norma define o que são os radares estáticos, móveis e portáteis, objeto dos despachos presidenciais citados nesta inicial, prevendo que estes (além dos radares fixos) devem ser os instrumentos utilizados para medição de velocidade nas vias públicas:

Art.1º A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas **deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou**

4 Art. 1º À Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, no âmbito das rodovias federais, compete:

I - **realizar o patrulhamento ostensivo**, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, a incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

II - **exercer os poderes de autoridade de polícia de trânsito**, cumprindo e fazendo cumprir a legislação e demais normas pertinentes, inspecionar e fiscalizar o trânsito, assim como efetuar convênios específicos com outras organizações similares;

III - **aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito** e os valores decorrentes da prestação de serviços de estadia e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas excepcionais;

IV - executar serviços de prevenção, atendimento de acidentes e salvamento de vítimas nas rodovias federais; [...]

5 Cf. art. 12 da Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB). Além disso, o CTB, ao tratar da engenharia de tráfego, que abrange a fiscalização e o policiamento de trânsito, dispõe que cabe ao CONTRAN estabelecer *“normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito”* (art. 91), dentre os quais a PRF.

6 DOC. 03: Resolução CONTRAN nº 396, de 13 de dezembro de 2011.

indique a velocidade medida, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - Fixo: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local

definido e em caráter permanente;

II - *Estático*: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em

veículo parado ou em suporte apropriado;

III - *Móvel*: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

IV - *Portátil*: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

A citada Resolução, de 2011, foi editada em um contexto de crescente preocupação nos âmbitos internacional e federal com a necessidade de controlar a velocidade nas vias públicas para reduzir o número e a gravidade dos acidentes.

A Assembleia Geral da ONU aprovou em 2010 a Resolução A/RES/64/255, que criou a “**Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020**”. A resolução foi resultado da Primeira Conferência de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, em Moscou, em 2009.

Dados apresentados na Conferência Global sobre o Uso da Tecnologia para Aumentar a Segurança nas Rodovias (Moscou, 2009) mostraram que *reduzir a velocidade em 1% leva a uma diminuição de 2% no número de feridos leves, 3% menos feridos graves e 4% menos mortos*⁷.

Ainda dentro do escopo da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, foi realizada, em Brasília, em 2015, a 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, que teve como resultado a aprovação da “*Declaração de Brasília*”, documento⁸ com diversas recomendações para promoção da segurança nas vias públicas, entre elas:

OP13. Estabelecer e implementar limites de velocidade seguros e adequados *acompanhados de medidas apropriadas de segurança*, como sinalização de vias, *radares com câmeras e outros mecanismos de restrição de velocidade*, particularmente perto de escolas e de zonas residenciais, para assegurar a segurança de todos os usuários das vias;

Assim, no âmbito federal o Poder Executivo, dentre outras medidas, instituiu o *Programa Nacional de Controle de Velocidade (PNCV)*, cujo marco foi a publicação do Edital DNIT nº 471/2009, com a previsão de implementação de milhares de equipamentos para monitoramento eletrônico de velocidade nas rodovias federais⁹.

7 <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/controle-de-velocidade>>. Acesso em out 2019.

8 Disponível em: <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_PT.pdf?ua=1>. Disponível também em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/12508-segunda-conferencia-global-de-alto-nivel-sobre-seguranca-no-transito>>. Acesso em out 2019.

9 Inicialmente estava prevista a instalação de 2.696 equipamentos fixos, para monitorar 5.392 faixas de trânsito pelo prazo de cinco anos. <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/controle-de-velocidade>>. Acesso em out 2019.

Em 2015, o Poder Executivo Federal entendeu necessário dar continuidade ao PNCV, diante dos resultados satisfatórios na prevenção de acidentes. Conforme noticiado à época pelo próprio DNIT¹⁰:

A eficácia do PNCV também foi demonstrada em números. Criado para controlar a velocidade nas vias e proporcionar segurança e comodidade aos usuários das rodovias, o Programa atingiu excelência em poucos anos. Atualmente, existem 3.500 equipamentos e 6.800 faixas monitoradas ao longo dos 55.000 Km de rodovias sob administração do DNIT.

Há três tipos de equipamentos em funcionamento: os redutores eletrônicos de velocidade (REV), os controladores eletrônicos de velocidade (CEV) e os controladores eletrônicos mistos (CEM).

De acordo com levantamento feito pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), nas rodovias federais, entre 2010 e 2015 houve:

- 20,8% de redução de acidentes com mortes;
- 30,6% de redução de acidentes sem mortes;
- 47,3% de redução de acidentes sem vítimas;

A instalação de um equipamento depende de estudos técnicos realizados por engenheiros para identificar a necessidade de um medidor de velocidade e qual o tipo ideal de equipamento. [...]

Dessa forma, o Governo Federal, por meio do DNIT, promoveu a renovação do PNCV, lançando o Edital DNIT nº 168/2016 para substituir os serviços de fiscalização eletrônica compreendidos pelo edital anterior (Edital 471/2009). Na apresentação¹¹ do PNCV 2016 constou expressamente que o objetivo da contratação era a **redução do número e da gravidade dos acidentes**, especialmente no “*contexto observado nos últimos anos de aumento vertiginoso da frota de veículos automotores*”.

Esse é, portanto, o contexto fático e histórico que amparou a publicação da Resolução CONTRAN nº 396/2011, a qual previu a utilização dos radares estáticos, móveis e portáteis.

Com efeito, a implementação da fiscalização eletrônica de velocidade deu-se com base em sucessivos estudos, testes e informações técnicas discutidas no âmbito do CONTRAN. Segundo esclareceu a própria Polícia Rodoviária Federal ao Ministério Público Federal¹²:

Os primeiros radares operados pela PRF ainda sob a vigência do antigo Código Nacional de Trânsito - CNT, instituído pela Lei nº 5.108/1966, e

10 Doc. 17 - Dados BR Legal e PNCV atestam qualidade dos programas. Também disponível em:

<<http://www.dnit.gov.br/noticias/dados-do-br-legal-e-do-pncv-divulgados-na-rapv-enacor-atestam-qualidade-dos-programas>>. Acesso em out 2019.

11 Doc. 18 - Apresentação PNCV 2015-2016. Também disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/licitacoes/audiencias-publicas-nb0-02/audiencias-publicas-2015/programa-nacional-de-controle-de-velocidade-pncv/apresentacao-pncv.pdf>>. Acesso em out 2019.

12 Doc. 05 - Ofício PRF Nº 1041-2019-DG.

sob a égide da Resolução CONTRAN nº 820/1996, entraram em operação no ano de 1997, com poucas unidades em teste. Após a vigência da Lei nº 9.503/1997, que instituiu o atual Código de Trânsito Brasileiro - CTB, com a edição das Resoluções CONTRAN nº 23/1998; 141/2002; 146/2003 e 396/2011, que atualizaram sucessivamente a regulamentação e as autuações por esse meio tecnológico, e em razão do aumento expressivo da circulação de veículos automotores, o incremento da insegurança viária e aumento da acidentalidade, a PRF foi adquirindo e utilizando medidores de velocidade estático/portátil que atualmente totalizam 410 equipamentos no acervo [...]

De fato, a aprovação da Resolução nº 396/2011, conforme se verifica da leitura do respectivo processo administrativo¹³, foi procedida de ampla discussão entre os órgãos e áreas vinculadas ao CONTRAN, DENATRAN e Ministério das Cidades, com a juntada de diversas Notas Técnicas e Pareceres, inclusive das Câmaras Temáticas vinculadas ao CONTRAN.

Entre esses diversos documentos técnicos e estudos, foi acostado o Parecer nº 419/2011/CONTRAN¹⁴, que demonstra que a norma estava em consonância com a preocupação pública de nível mundial e nacional quanto à necessidade de redução da velocidade nas vias públicas, inclusive a *necessidade de expandir a fiscalização eletrônica de velocidade*. Consta do referido Parecer:

A regulamentação da fiscalização de velocidade tem sido motivo de muitos debates entre os operadores do trânsito, haja vista a relevância do assunto. [...]

Não é por acaso que um dos pilares da Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito (2011-2020) proclamada pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas de 02 de março 2010, “Comportamento e segurança dos usuários”, inclui o controle de excesso de velocidade como meta a ser alcançada. Nesse diapasão, o “Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito” aprovou o “Plano Nacional de Redução de Acidentes”, o qual inclui, entre as ações para a década, a necessidade de expandir a fiscalização eletrônica de velocidade.

Despiciendo é mencionar a quantidade de acidentes que ocorreram no Brasil a cada ano e a quantidade de pessoas que morrem em decorrência do excesso de velocidade. Estudos já foram feitos comprovando que a fiscalização de velocidade, quando realizada de forma correta, reduz a quantidade e a gravidade dos acidentes, já que é uma das principais causas de acidentes.

Por tudo isso, resta evidente que o controle de velocidade é, e tem sido nos últimos anos, um importante objetivo dentro da política macro de segurança de trânsito, conforme apontam os dados levantados pela própria PRF e que subsidiaram a aprovação do PNCV nos anos de 2009 e 2016.

13 Doc. 11 - Processo CONTRAN 80001.020255/2007-01.

14 Doc. 11 - Processo CONTRAN 80001.020255/2007-01. p.155 e seguintes do arquivo.

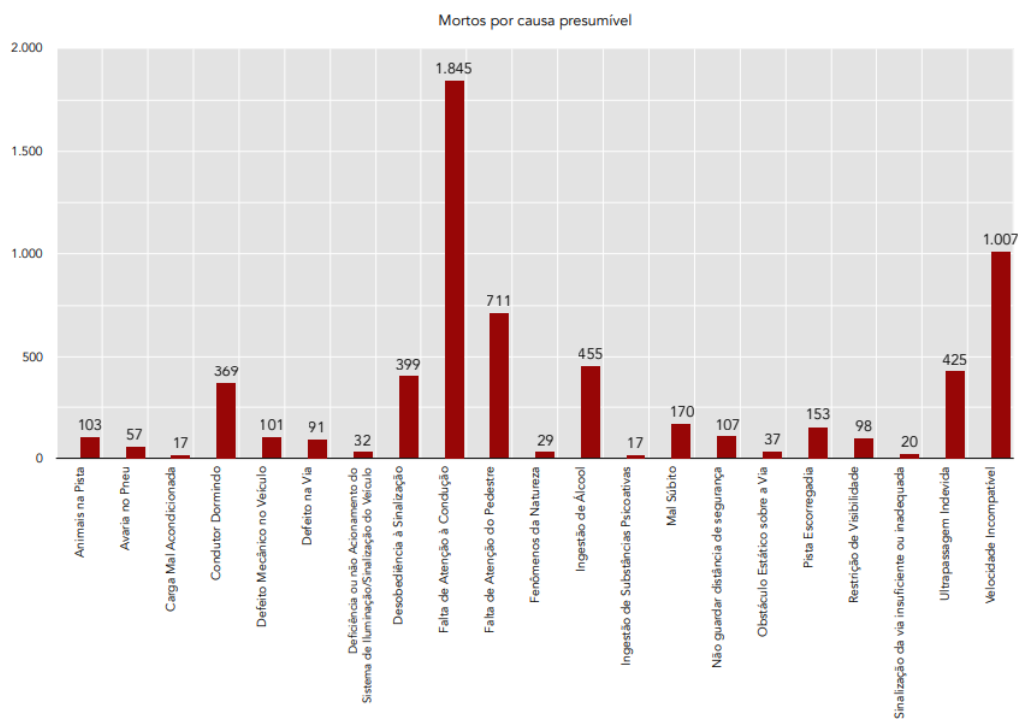
Sobre a relevância da fiscalização eletrônica de velocidade para preservação da vida e prevenção de acidentes, cabe trazer à presente inicial outros dados de relevância.

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, em 2017 a velocidade incompatível foi a segunda maior causa de acidentes com vítimas¹⁵:

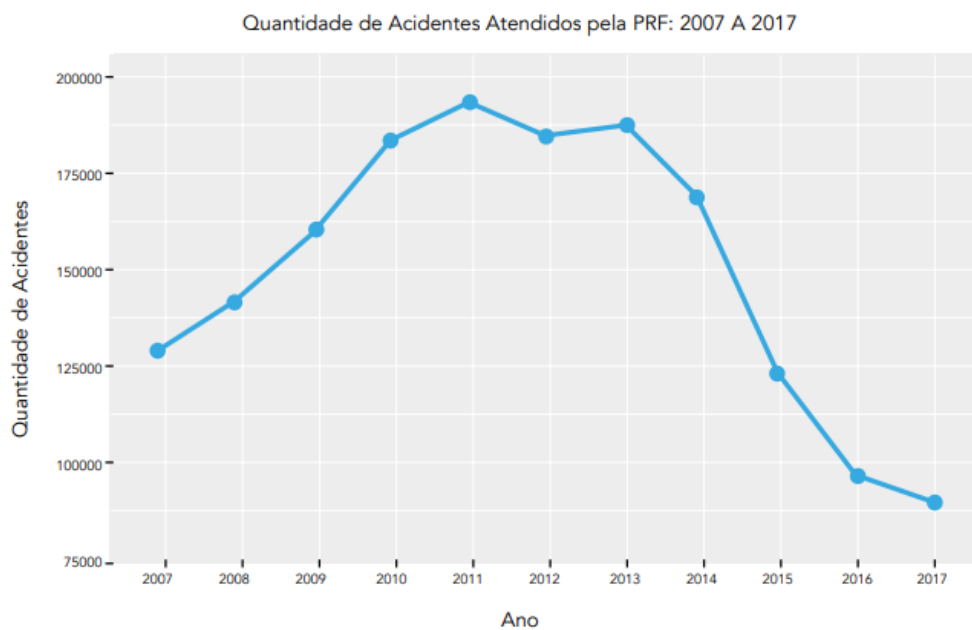
Causa do Acidente	Acidentes	Feridos Leves	Feridos Graves	Feridos	Mortos
Falta de Atenção à Condução	34386	25855	7091	32946	1845
Velocidade Incompatível	10412	7468	2188	9656	1007
Ingestão de Álcool	6431	4515	1499	6014	455
Não guardar distância de segurança	5822	4343	747	5090	107
Desobediência à Sinalização	5200	4430	1580	6010	399
Defeito Mecânico no Veículo	4637	2593	552	3145	101
Pista Escorregadia	4239	3109	570	3679	153
Condutor Dormindo	3795	2873	766	3639	369
Animais na Pista	2614	1584	438	2022	103
Falta de Atenção do Pedestre	2381	1215	931	2146	711
Ultrapassagem Indevida	2054	1883	878	2761	425
Avaria no Pneu	1587	1598	257	1855	57
Defeito na Via	1414	1061	248	1309	91
Mal Súbito	968	681	213	894	170
Restrição de Visibilidade	881	688	215	903	98
Obstáculo Estático sobre a Via	769	546	125	671	37
Carga Mal condicionada	544	198	42	240	17
Fenômenos da Natureza	440	244	45	289	29
Sinalização da via insuficiente ou inadequada	411	301	90	391	20
Deficiência ou não Acionamento Sistema Iluminação Sinalização do Veículo	234	217	93	310	32
Ingestão de Substâncias Psicoativas	78	44	24	68	17
Total	89297	65446	18592	84038	6243

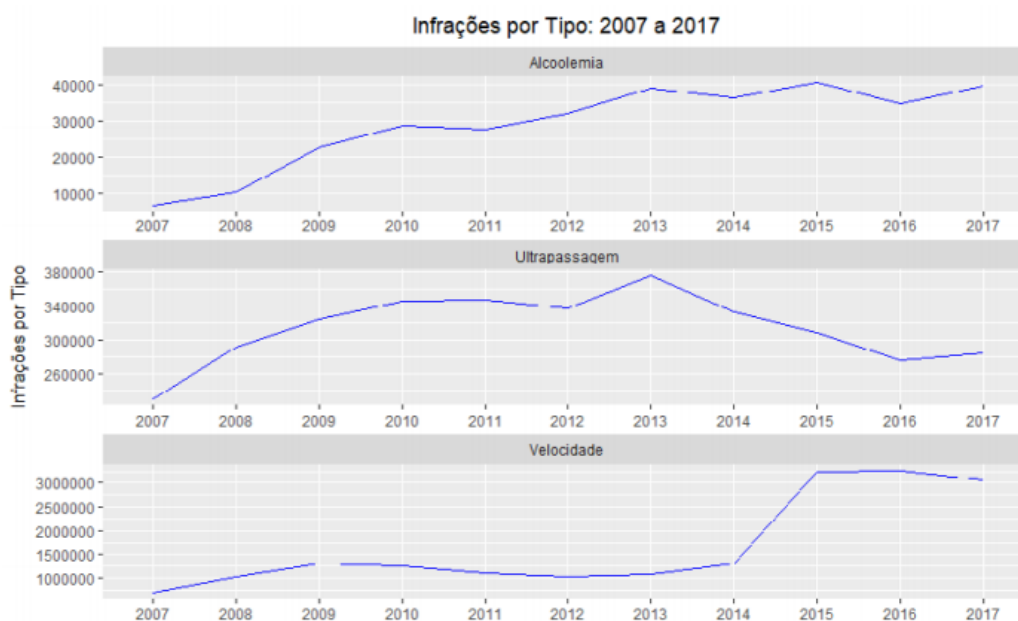
Especialmente quanto ao número de mortos em 2017 nas rodovias atendidas pela PRF, tem-se o seguinte gráfico:

15 Doc. 12 - Anuário PRF 2017.



Pelo mesmo documento, que reúne dados sobre as quantidades de acidentes e de infrações por excesso de velocidade no período de 2007 a 2017, verifica-se uma nítida relação entre o enrijecimento do controle de velocidade e a redução de acidentes. É o que apontam os seguintes gráficos:





Chama atenção que, no período de 2013 a 2017, houve **significativa redução no número de acidentes**, que corresponde à elevação, no mesmo período, das infrações por excesso de velocidade. Note-se que, nesse interstício, as infrações por alcoolemia mantiveram-se estáveis e as infrações por ultrapassagem reduziram.

Os estudos técnicos hoje disponíveis são conclusivos quanto ao **papel decisivo do controle de velocidade para redução de acidentes e do número de mortos nas rodovias**. Nesse sentido aponta o Relatório de Pesquisa de 2015, elaborado pelas equipes técnicas do IPEA e da PRF¹⁶: “*o controle da velocidade é um elemento fundamental para reduzir não só a quantidade, mas também a gravidade dos acidentes de trânsito, principalmente os acidentes envolvendo atropelamentos*”.

Esse estudo¹⁷ evidencia que a questão do interesse público no controle de velocidade vai além da preservação de vidas, pois tem relevância até mesmo no aspecto econômico do país. Isso porque, somente em 2014, “*os acidentes nas rodovias federais significaram uma perda superior a R\$ 12 bilhões para a sociedade*” e “*considerando toda a malha rodoviária brasileira, esses custos beiram a R\$ 40 bilhões por ano, o que é um montante muito superior ao gasto público na melhoria da infraestrutura rodoviária e nas campanhas educativas realizadas no país*”.

¹⁶ Doc. 13 - Relatório de Pesquisa IPEA e PRF, 2015.

¹⁷ Doc. 13 - Relatório de Pesquisa IPEA e PRF, 2015. p. 29.

Sobre a relevância dos radares estáticos, móveis e portáteis no combate ao elevado índice de mortes nas rodovias federais, a PRF, nas recentes informações prestadas¹⁸ ao *parquet*, assegurou que:

Os medidores de velocidade (radares) dos tipos portáteis, móveis e estáticos são ferramentas eletrônicas de controle de velocidade e de fiscalização, **utilizados em todo mundo, para inibir o excesso de velocidade** nas vias públicas, portanto, sua utilização se baseia na **necessidade de controlar o limite de velocidade da via**, estabelecido pela Lei, e implementado pelo órgão de engenharia ao estabelecer os limites de velocidade da via, pela placa de sinalização R-19, ou nos locais não sinalizados pela placa R-19, pelos limites definidos no §1º do Art. 61 do CTB. Portanto, **trata-se de uma ferramenta utilizada para o cumprimento da Lei, e para o enfrentamento dos altos índices de acidentalidade no trânsito brasileiro**. A utilização dos medidores de velocidade se dá pela mesma razão da utilização dos etilômetros, ou a balança rodoviária, o semáforo, ou qualquer outra ferramenta de fiscalização e controle. A fiscalização de velocidade máxima na via requer a utilização de equipamentos homologados e aferidos pelo órgão metrológico, por força do artigo 218 do Código de Trânsito Brasileiro, regulamentado pela Resolução CONTRAN nº 396/2011.

Ainda segundo essas informações da PRF, nos anos de 2018 e 2019, foram identificadas nas rodovias federais 7.063.960 multas, sendo 4.443.391 por meio dos radares fixos e **2.620.569 multas por meio dos radares do tipo estático-portátil (cerca de 37% do total)**, o que aponta para a importância desses instrumentos no controle da velocidade.

Importa esclarecer que os radares estáticos, móveis e portáteis têm uma utilização específica, diversa da finalidade dos radares fixos e de expressiva relevância para controle de velocidade e prevenção de acidentes.

A própria Resolução CONTRAN nº 396/2011 prevê uma importante hipótese de utilização dos radares estáticos e portáteis, decorrente de situações pontuais ou temporárias por motivo de obra ou evento. Ainda assim, a sinalização para a fiscalização é imprescindível¹⁹.

18 Doc. 05 - Ofício PRF Nº 1041-2019-DG.

19 Art. 6º A fiscalização de velocidade deve ocorrer em vias com sinalização de regulamentação de velocidade máxima permitida (placa R-19), observadas as disposições contidas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume 1, de forma a garantir a segurança viária e informar aos condutores dos veículos a velocidade máxima permitida para o local.

[...]

§ 5º **Em locais/trechos onde houver a necessidade de redução de velocidade pontual e temporária por obras ou eventos, desde que devidamente sinalizados com placa R19, respeitadas as distâncias constantes do Anexo IV, poderão ser utilizados medidores de velocidade do tipo portátil ou estático.**

§ 6º Para cumprimento do disposto no § 5º, o agente de trânsito deverá produzir relatório descritivo da obra ou evento com a indicação da sinalização utilizada, o qual deverá ser arquivado junto ao órgão de trânsito responsável pela fiscalização, à disposição das JARI, CETRAN, CONTRADIFE e CONTRAN.

O Manual de Fiscalização M-004 da PRF²⁰, que dispõe sobre critérios e o planejamento utilizados pela PRF para a definição do tipo, dos locais e do tempo de utilização dos medidores de velocidade, prevê que o planejamento de utilização desses radares “*deve primar pela utilização dos equipamentos em trechos com potencial ocorrências de acidentes ou com qualquer ocorrência de acidentes que geraram mortes e/ou lesões*”.

Por tudo isso, o uso dos radares estáticos, móveis e portáteis nas rodovias federais tem-se revelado útil à preservação de vidas e à prevenção de acidentes nas rodovias federais, o que evidencia o **caráter temerário** da decisão presidencial.

III.2 – DA IMPRESCINDIBILIDADE DOS ESTUDOS E INFORMAÇÕES TÉCNICAS PARA ALTERAÇÕES NAS POLÍTICAS DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Ficou demonstrado, no tópico anterior, que a utilização dos radares estáticos, móveis e portáteis foi aprovada diante de evidências técnicas que apontam para sua importância no controle de velocidade nas vias públicas e, conseqüentemente, para a preservação da vida dos usuários das rodovias federais.

É dizer, portanto, que a opção governamental pela utilização desses equipamentos foi respaldada por procedimentos e informações de suficiente densidade técnica, o que levou a Administração Pública a **adquirir centenas de radares ao longo dos últimos anos**.

Os recursos públicos destinados para essa política pública de controle da velocidade nas rodovias federais abrangem não apenas a aquisição dos equipamentos em si. Os contratos celebrados envolvem, além do valor dos aparelhos, custo de manutenção e treinamento dos oficiais da PRF para manuseio desses radares.

A título ilustrativo, cabe citar o *Pregão²¹ Eletrônico 0015/2014*, da PRF, que teve como objeto a aquisição de equipamentos medidores de velocidade do tipo estático/portátil e acessórios, “*com treinamento, garantia complementar, com suporte técnico, manutenção preventiva e corretiva e aferições durante todo o período de 36 meses*”.

Dessa licitação resultaram dois contratos²², um para aquisição de 30 radares móveis e outro para aquisição de 6 desses equipamentos, cujos valores finais de contratação foram,

20 Cf. informado no ofício encaminhado pela PRF. Doc. 05 - Ofício PRF Nº 1041-2019-DG.

21 Doc. 19: Portal da Transparência - Pregão 0015-2014. Processo 08666014890201429. Data de abertura: 04/12/2014.

22 Doc. 20: Portal da Transparência - Contrato 7-2015. Vigência: 26/06/2015 A 11/07/2018.
Doc. 21 - Portal da Transparência - Contrato 8-2015. Vigência: 06/07/2015 A 24/09/2018.

respectivamente, R\$ 3.000.000,00 e R\$ 600.000,00, de onde se pode admitir que, em média, por estimativa, *cada radar móvel tem impacto nos cofres públicos de R\$ 100.000,00 (cem mil reais)*.

A PRF informou²³ ao *parquet* Federal que tem em seu acervo **410 equipamentos** e que, recentemente, em razão dos despachos presidenciais, realizou levantamento junto às Superintendências Regionais e identificou **pele menos 208 equipamentos em uso**. Logo, a suspensão do uso desses equipamentos representa, grosso modo, que **a Administração Pública está, injustificadamente, deixando de aplicar na fiscalização de trânsito recursos e tecnologia que custaram ao Estado 20,8 milhões de reais**²⁴.

Além desse investimento público, importa dizer, também, que as multas aplicadas pela PRF geram recursos públicos que deve ser aplicado, “**exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito**” (art. 320 do CTB), o que torna a aplicação de multas essencial para fomentar as políticas de fiscalização e de educação no trânsito.

Verifica-se, portanto, que a Administração Pública investiu, de **forma orientada e justificada**, recursos públicos para a implementação da fiscalização eletrônica por meio dos radares móveis.

Dado esse cenário, não se pode admitir que alterações nessa política de segurança no trânsito sejam promovidas de forma abrupta e infundada, ignorando os recursos públicos despendidos ao longo dos últimos anos – e os recursos públicos que deveriam ser percebidos com a continuidade da fiscalização.

É importante esclarecer: **a presente ação civil pública não pretende discutir o acerto ou desacerto da hipótese aventada pelo presidente da República quanto ao suposto uso indevido dos radares móveis. O que se pretende coibir é que a política de segurança no trânsito, no seu aspecto mais relevante, que é a preservação da vida, seja alterada, suspensa ou suprimida sem que haja, preliminarmente, suficiente informação técnica apontando para a verossimilhança das razões que levaram à edição dos despachos presidenciais.**

Mormente quando os estudos, dados e estatísticas elaborados no decorrer da última década, inclusive aqueles decorrentes da atuação da PRF, não permitem concluir que o uso desses equipamentos tornou-se dispensável ou que não seja mais necessário o controle da velocidade nas rodovias federais.

23 Doc. 05 - Ofício PRF Nº 1041-2019-DG.

24 Aqui tem-se o valor da causa na presente ação civil pública. O custo aproximado de 208 equipamentos que estavam efetivamente em uso, segundo informações da PRF, antes da decisão presidencial, considerado o valor de R\$ 100.000,00 por radar móvel, segundo os contratos firmados no bojo do Pregão Eletrônico 0015/2014.

A própria legislação de trânsito estabelece que a regulamentação sobre segurança viária e fiscalização de trânsito deve ter respaldo técnico-científico. Não por outro motivo o CTB prevê, na estrutura do CONTRAN, as Câmaras Temáticas, órgãos técnicos que contam com um corpo de especialistas oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos nessa matéria²⁵.

O Ministério Público Federal não pretende impedir que sejam implementadas melhorias nas políticas de trânsito de responsabilidade do Governo Federal. O aperfeiçoamento das práticas atualmente adotadas é medida bem-vinda, por óbvio. Contudo, as alterações ou a própria suspensão de eventual política de trânsito devem ser precedidas de justificativa técnica, sob pena de, colocando vidas em risco, não atingirem o fim que se almeja.

O poder discricionário conferido à Administração Pública, inclusive e especialmente no que se refere à condução de políticas públicas, tem como corolário permitir o **atendimento aos interesses da coletividade**. Para tanto, deve ser exercido dentro dos limites da lei, respeitando a competência e a autoridade técnica dos órgãos com atribuições específicas, pois é isso que garante a **imprescindível densidade técnica e científica das decisões administrativas** e, conseqüentemente, a satisfação do interesse público.

Sobre o exercício do poder discricionário à margem da lei cabe transcrever a irreparável lição de José dos Santos Carvalho Filho²⁶:

Ocorre que algumas vezes o agente, a pretexto de agir discricionariamente, se conduz fora dos limites da lei ou em direta ofensa a esta. Aqui comete *arbitrariedade*, conduta ilegítima e suscetível de controle de legalidade. Nesse ponto se situa a linha diferencial entre ambas: não há discricionariedade *contra legem*.

Sobretudo no que diz respeito à segurança no trânsito, matéria sensível que envolve a vida de milhares de brasileiros²⁷, a decisão de cunho técnico, proveniente de órgão especializado, deve ser privilegiada diante de decisão discricionária desprovida de quaisquer estudos técnicos a respeito do tema.

Cabe acrescentar que a fiscalização de trânsito é, para todos os efeitos, um *serviço público* essencial à sobrevivência da comunidade, privativo do Poder Público e que, segundo a lei, *deve ser prestado de forma adequada*, o que pressupõe condições de *regularidade*,

25 CTB, Art. 13. 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.

26 Carvalho Filho, José dos Santos. Manual de direito administrativo. - 30. ed. rev., atual. e ampl. - São Paulo: Atlas, 2016. p. 55.

27 Somente em 2018 foram **5.200 mortes**, apenas nas rodovias federais. Fonte: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2019/09/19/acidentes-em-rodovias-federais-matam-em-media-14-pessoas-por-dia-no-brasil-diz-cnt.ghml>>. Acesso em set 2019.

continuidade, segurança e eficiência, admitida a descontinuidade apenas, excepcionalmente, quando motivada por *razões de ordem técnica* (Lei nº 8.987/95, art. 6º, §§ 1º e 3º).

III.3 – DA FALTA DE ANÁLISE TÉCNICA PRÉVIA

Sobre a ausência de fundamentação técnica necessária para subsidiar os despachos presidenciais ora em análise, o Ministério Público Federal requisitou informações aos órgãos envolvidos.

As informações prestadas ao *parquet* Federal corroboram essa conclusão.

A Polícia Rodoviária Federal – PRF, questionada se havia estudo indicando possível ineficácia ou má utilização dos radares, asseverou que “*até então, não [há] estudos no sentido de se identificar os eventuais prejuízos ou ineficácia dos equipamentos de fiscalização de velocidade até então utilizados*”. Informou que esse tema passará (futuro) a fazer parte dos estudos da PRF, diante do que foi determinado nos despachos presidenciais²⁸.

Questionada se forneceu formalmente algum subsídio de natureza técnica para dar suporte à citada decisão do Presidente da República, a PRF respondeu de forma evasiva que “[a]o longo de 2019, a PRF vem participando de diversas reuniões tratando da temática em comento, nas quais sempre foram apresentados argumentos e informações relevantes quanto à importância da modernização e melhoria dos procedimentos de fiscalização de trânsito”. Não comprovou, portanto, que tenha repassado qualquer informação, seja via ofício, nota técnica ou parecer, à Presidência da República ou mesmo ao Ministério da Justiça.

O DENATRAN, cujo diretor preside o CONTRAN (cf. art. 10 do CTB), por sua vez, respondeu ao Ministério Público Federal²⁹, de forma categórica, que “[n]ão houve participação do DENATRAN na tomada de decisão referente aos despachos presidenciais”.

Já quanto à Secretaria-Geral da Presidência da República – SG/PR, o MPF requisitou³⁰ *cópia integral do procedimento administrativo que culminou com a edição dos despachos citados*, bem como que fossem esclarecidas as razões de ordem técnica que foram utilizadas para a decisão.

O órgão, no entanto, limitou-se a encaminhar informações que já havia prestado à AGU para subsidiar a defesa da União no bojo da ação popular nº 1022785-

28 Doc. 05 - Ofício PRF Nº 1041-2019-DG

29 Doc. 09 - Nota Técnica DENATRAN nº 540-2019.

30 Doc. 06 - Ofício MPF nº 6578-2019 (a Secretaria-Geral da Presidência da República).

89.2019.4.01.3400 (nesse processo já foi prolatada sentença pelo Juízo da 8ª VF, determinando a extinção do feito sem análise do mérito, por inadequação da via eleita).

Nessas informações³¹, no entanto, a SG/PR confirma que a suspensão do uso dos radares estáticos, móveis e portáteis deu-se de forma *cautelares*, o que revela a ausência de qualquer análise técnica antecedente que possa ter justificado a medida:

15. No caso sob análise, **o comando presidencial teve como finalidade precípua a análise da normatização relacionada à fiscalização eletrônica de vias públicas**, em especial aquela decorrente do uso de radares estáticos, móveis ou portáteis, **ficando cautelarmente suspensa a utilização dos ditos equipamentos**, até finalização da reavaliação normativa a ser conduzida pelo Ministério da Infraestrutura

Acrescente a isso que a SG/PR admitiu que “*a razão de ser do ato administrativo, o que lhe dá ensejo e suporte, é a percepção de que a normatização que rege à fiscalização eletrônica em vias públicas demandada premente revisão, para que o instrumento não deixe de atingir os fins a que se destina (caráter pedagógico), passando a alcançar finalidade diversa daquela pretendida (mecanismo meramente arrecadatário)*”.

Note-se que SG/PR não informou quais informações ou dados técnicos levaram à edição dos despachos e não forneceu cópia de quaisquer documentos que tenham subsidiado a decisão presidencial, deixando claro que a medida foi motivada, com efeito, por mera *percepção*, que certamente não adveio de estudos elaborados por quem de direito.

Além disso, a SG/PR informou que o DENATRAN já *estaria* realizando estudos para sugerir melhorias ao CONTRAN³². Faz referência ao Processo Administrativo nº 80001.020255/2007-01, no âmbito do CONTRAN/DENATRAN.

Ocorre que tal processo, de 2007, é o que culminou com a edição da Resolução CONTRAN nº 396/2011, atualmente vigente. O DENATRAN encaminhou cópia do citado processo³³ e não consta nenhuma medida adotada no corrente ano voltada a subsidiar eventuais estudos técnicos para alteração ou aperfeiçoamento da Resolução CONTRAN nº 396/2011 ou que possam de qualquer forma servir à regulamentação da fiscalização eletrônica de velocidade.

Por fim, quanto ao Ministério da Infraestrutura, instado a se manifestar, em 10 de setembro do corrente ano, sobre a existência de eventual subsídio técnico que tenha fornecido à Presidência da República para respaldar os despachos presidenciais, esclareceu, no dia 16 de outubro, que corrobora as informações prestadas pelo DENATRAN.

31 Doc. 07 - Ofício nº 231-2019-SGPR.

32 Doc. 07 - Ofício nº 231-2019-SGPR. Ver item 37 da Nota SAJ nº 250/2019/AESP/SAJ/SG/PR.

33 Doc. 11 - Processo CONTRAN 80001.020255/2007-01.

De tudo isso a conclusão que se tem é que os despachos presidenciais foram proferidos sem o mínimo respaldo técnico. Das respostas encaminhadas pelos órgãos envolvidos, fica evidente que **não foi considerada, pela Presidência da República, qualquer informação minimamente técnica – mesmo que preliminar – que pudesse apontar para a necessidade de se suspender o uso dos radares estáticos, móveis e portáteis.**

III.4 – DA INSUBSISTÊNCIA DOS MOTIVOS DO ATO. DA OFENSA AOS PRINCÍPIOS DA PROPORCIONALIDADE, DA VEDAÇÃO AO RETROCESSO SOCIAL E DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA. DA FALTA DE URGÊNCIA DA DECISÃO PRESIDENCIAL.

A suspensão do uso dos radares estáticos, móveis e portáteis nas rodovias federais tem como motivação oficial “*evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade*”.

Também se alegou³⁴ que os radares eletrônicos se prestam a fomentar uma suposta *indústria da multa* e que as multas são aplicadas de forma indevida, visando apenas à arrecadação do Estado (cabe lembrar: afirmou-se que “*o uso desse equipamento serviu apenas, em grande parte, como caça-níquel, uma pegadinha*”).

Cabe frisar, uma vez mais, que esta ação civil pública não se presta a verificar se está correta a hipótese levantada pela presidência da República (uso indevido dos radares móveis para fins meramente arrecadatórios).

No entanto, alguns aspectos merecem ser considerados.

Primeiro que, conforme demonstrado ao longo desta inicial, a utilização desses radares é um importante instrumento ao controle da velocidade nas rodovias federais, o que contribui diretamente para reduzir o número e gravidade dos acidentes, o que afasta, *a priori*, a alegação de utilização meramente arrecadatória dos equipamentos.

Segundo que, também ratificando o que já foi dito nesta inicial, a utilização desses radares foi aprovada e regulamentada por órgão técnico competente, o CONTRAN, após os necessários estudos técnicos. Logo, vislumbra-se uma ***presunção de imprescindibilidade desses equipamentos como ferramenta de promoção da segurança no trânsito***, de modo que caberia ao presidente da República elidir essa conclusão com os necessários dados e informações técnicas, e nunca por razões de convicção pessoal ou do senso comum.

34 Vide nota explicativa nº 01.

E, terceiro, é de se reconhecer que não há nem sequer sentido lógico em se afirmar que a finalidade da fiscalização seria meramente arrecadatória, quando essa afirmação vem do chefe do Poder Executivo.

Isso porque, como se sabe, as receitas advindas da aplicação das multas de trânsito pela PRF nas rodovias federais têm como destino a *conta único do Tesouro Nacional*, conforme dispõe o art. 56 da Lei nº 4.320/64 e cujos recursos devem ser movimentados na forma regulamentada pelo próprio Poder Executivo (art. 1º, MP 2.170-36, de 23.8.2001). Se há, portanto, *indústria da multa* na aplicação indevida destes radares, o destinatário destes recursos é a própria União, que é chefiada pelo Presidente da República.

Ademais, cabe repisar que esses recursos devem ser reinvestidos em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito (CTB, art. 320). Se outro destino lhe é dado, compete ao Chefe do Poder Executivo determinar, ai sim de forma urgente, a correção imediata da utilização dos recursos.

Quanto às alegações de que haveria atuação indevida dos agentes da PRF na aplicação das multas (*“peguinhas”*), sabe-se que o CTB e a Resolução CONTRAN nº 396/2011 dispõem extensamente sobre os critérios de utilização desses radares (sinalização, limites de velocidade, locais de operação, requisitos técnicos dos equipamentos, forma de atuação etc). Não obstante isso, a PRF têm normas internas³⁵ que disciplinam ainda com maior rigor a fiscalização eletrônica por meio dos radares estáticos, móveis e portáteis.

Além disso, na eventual ocorrência de uso impróprio dos radares, o motorista autuado dispõe de mecanismos para reverter a multa aplicada (recurso administrativo ou impugnação judicial). O art. 281 do CTB prevê expressamente que o auto de infração deve ser arquivado quando considerado irregular.

Também não se pode olvidar que o agente da PRF que desvirtua a função fiscalizatória do órgão está sujeito a sanções administrativas, civis e penais. Não consta em quaisquer das informações prestadas ao Ministério Público Federal e nem naquelas encartadas ao Procedimento no bojo do qual foram feitos os despachos presidenciais ora contestados, dados relacionados aos desvios praticados pela PRF na utilização dos radares móveis. Também não constam determinações da Presidência da República no sentido de que sejam essas informações coletadas de forma ampla e sejam apresentadas soluções para evitar a repetição de desvios já identificados.

35 Cf. informações da própria PRF: “No âmbito da PRF existem 2 (dois) instrumentos que normatizaram a utilização desses equipamentos: o **Manual de Fiscalização de Velocidade - M-004** que estabelece as diretrizes gerais de gestão, utilização técnica/legal e processamento das infrações e o **Manual de Utilização do Radar Trucam M-032** que trata da operacionalização e das principais funcionalidades do principal medidor de velocidade estático/portátil utilizado na instituição”. Doc. 05 - Ofício PRF Nº 1041-2019-DG.

Por isso, pode-se afirmar que a suspensão do uso desses radares **viola o princípio da proporcionalidade** na sua perspectiva da **proibição de proteção insuficiente** (*Untermassverbot*), pois não confere a proteção adequada aos bens jurídicos que devem ser tutelados.

Ora, se o Estado detém os meios para realizar, de forma contínua e ininterrupta, a fiscalização de trânsito; se os agentes da Polícia Rodoviária Federal estão à disposição do Estado para atuar nessa fiscalização; se o Estado investiu vultuosos recursos públicos na aquisição dos equipamentos e treinamentos dos servidores; se os equipamentos estão em bom estado e regular funcionamento; se não há nenhum indício técnico razoável de que a medida (suspensão dos radares) pode corroborar com a política de redução dos acidentes nas rodovias federais, **é vedado ao Poder Público abster-se de cumprir seu dever constitucional de garantir e promover, com a máxima eficiência possível, a segurança no trânsito.**

Incide, portanto, uma obrigação de o Estado não atuar de modo manifestamente deficiente. Isto é, sob a dimensão positiva, pressupõe-se que a Administração Pública deve valer-se de todos os meios idôneos para proteção dos direitos e garantias fundamentais, que, no caso específico, é a tutela das vidas humanas nas rodovias federais.

Nessa esteira, é certo também que a decisão presidencial **ferre o princípio da vedação ao retrocesso**, uma vez que, sem qualquer justificativa admissível e sem que se tenham adotadas medidas compensatórias, ainda que transitórias, pretende-se retroceder nos avanços já conquistados pelo Poder Público nos campos da segurança viária e da preservação de vidas no trânsito, enfraquecendo a proteção e tutela dos direitos fundamentais envolvidos.

Isso porque, além do **direito à vida**, inviolável nos termos da Constituição Federal, não custa lembrar que o **transporte** e a **segurança** são **direitos sociais expressamente consignados** no texto constitucional, indissociáveis do dever de o Estado garantir a segurança viária (art. 6º e art. 144, § 10º, da CF).

A política deficitária de fiscalização do trânsito coloca vidas sob um risco mais elevado do que se pode tolerar (especialmente quando se leva em conta que a administração pública, *in casu*, deixa de aplicar recursos humanos, materiais e tecnológicos que há muito estão à disposição e sempre se mostraram eficazes no controle de velocidade), violando, assim, o **princípio da dignidade da pessoa humana.**

Por fim, não menos relevante, verifica-se que a determinação presidencial **transgredir o princípio da proporcionalidade** também em sua dimensão negativa, pois, **ainda que se repute válidas as afirmações que embasaram a decisão**, a restrição imposta (suspensão do uso

dos radares) ***não atende aos elementos integrantes da proporcionalidade (adequação, necessidade e ponderação ou proporcionalidade em sentido estrito).***

Isto é, ainda que se tenha pretendido verdadeiramente “evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade”, em razão de uma suposta utilização indevida desses radares, a opção adotada de suspender o seu uso é ***desproporcional***, pois inadequada para a finalidade almejada, sobre diversos aspectos:

1. Não há urgência na medida.

Conforme informações prestadas pela PRF e já mencionadas nesta inicial³⁶, a utilização dos radares estáticos, móveis e portáteis vem ocorrendo há mais de 20 anos, quando ainda vigia o antigo CNT, de 1966. Diversas resoluções do CONTRAN disciplinaram a fiscalização eletrônica de velocidade. Desde 2011 está vigente a Resolução 396/2011, aprovada após o indispensável escrutínio técnico. Não há nenhuma informação minimamente técnica, excluídas as impressões do senso comum, apontando para o desvirtuamento da fiscalização por meio desses radares ou para a sua ineficácia na prevenção de acidentes.

Logo, ***não há qualquer elemento circunstancial que justifique a adoção da medida em caráter provisório, cautelar, ou por razões de urgência ou emergência.***

A urgência, no caso concreto, diz respeito – isso sim – à necessidade de se manter a fiscalização em prol da segurança viária e da preservação da vida nas estradas brasileiras.

2. A administração pública não atuou de forma eficiente.

Uma vez que o Poder Público, a despeito das informações técnicas que tem disponíveis, entende que determinada política pública carece de aperfeiçoamento – especialmente as políticas de segurança pública ou segurança viária, quando podem estar em risco as vidas dos cidadãos –, deve de imediato adotar as providências cabíveis para promover, ***devidamente respaldada em estudos técnicos***, as alterações necessárias na condução da política pública (*in casu*, a fiscalização eletrônica nas rodovias federais).

Em vez disso, conforme se verifica das informações prestadas ao *parquet* Federal pelos órgãos envolvidos, ***nenhuma providência concreta foi adotada pelos órgãos antes de ser publicada a decisão pela suspensão do uso dos radares.***

Sobre o assunto, importa transcrever o que informou o DENATRAN ao Ministério Público Federal, quando questionado se o órgão havia sido ou não para atuar na reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade³⁷:

³⁶ Doc. 05 - Ofício PRF Nº 1041-2019-DG.

³⁷ Doc. 09 - Nota Técnica DENATRAN nº 540-2019.

Resposta: Existe uma proposta de revisão da Resolução CONTRAN nº 396, de 2011, apresentada pela Câmara Temática de Esforço Legal (CTEL), órgão técnico vinculado ao CONTRAN.

A minuta de resolução foi analisada pelo DENATRAN e pela Consultoria Jurídica junto ao extinto Ministério das Cidades. Depois, foi submetida à apreciação do CONTRAN, em sua 156ª Reunião Ordinária, na data de 19 de abril de 2017.

Naquela oportunidade, o Conselheiro representante do Ministério da Justiça e Segurança Pública solicitou pedido de vista, o qual fora deferido pelo Pleno do Colegiado.

Ato contínuo, foram apresentadas manifestações dos Conselheiros representantes dos Ministérios da Saúde e dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Na ocasião da 164ª Reunião do CONTRAN, ocorrida em 7 de dezembro de 2017, houve pedido de vista pelos Conselheiros representantes do Ministério da Justiça, Ministério dos Transportes e Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Saliente-se que, até o momento, não foram apresentados pareceres pelos Conselheiros que pediram vista.

Consta, então, uma proposta de alteração da Resolução CONTRAN nº 396/2011, que poderia aperfeiçoar a utilização de radares estáticos, móveis e portáteis, que *está pendente desde 2017*, e que *ainda hoje encontra-se parada por falta de atuação dos Conselheiros representantes dos Ministérios da Justiça, dos Transportes e da Indústria e Comércio Exterior, todos integrantes do Poder Executivo Federal e diretamente subordinados ao presidente da República.*

Chama ainda mais atenção, quanto à falta de atuação diligente do Poder Executivo, que o *Presidente da República extinguiu as Câmaras Temáticas vinculadas ao CONTRAN*, por meio do Decreto nº 9.759/2019, o que tumultuou ainda mais o procedimento para reavaliação e revisão das normas que disciplinam o uso dos radares. Assim informou o DENATRAN:

Importante destacar que em 2019 o CONTRAN passou por diversas mudanças estruturais. **Em 11 de abril, por força do Decreto nº 9.759, suas Câmaras Temáticas foram extintas.** Após, em 03 de maio, houve a edição da Medida Provisória nº 882, que alterou a composição do aludido Conselho. Por último, em 30 de agosto, a referida Medida Provisória perdeu sua eficácia, assim, a composição do CONTRAN foi alterada novamente.

Vê-se que os novos integrantes do Poder Executivo *tiveram, desde a posse presidencial, 8 (oito) meses e 14 (dias)* para verificar se as hipóteses aventadas (ineficiência dos radares nas políticas de segurança viária ou sua utilização indevida) poderiam ter alguma procedência e se cabia adotar qualquer medida urgente, mas nada fizeram nesse sentido.

Apenas, em 14 de agosto, o Presidente da República entendeu, subitamente, que de forma urgente ou cautelar, a fiscalização eletrônica deveria ser suspensa. Com isso, **ao suspender um serviço essencial** para, somente então, estudar eventuais mudanças na fiscalização (quando deveriam primeiro promover o competente estudo técnico para depois decidir sobre a necessidade de suspensão), **transferiram à sociedade o ônus da própria ineficiência**. Esse modo de agir da administração pública, definitivamente, não atende ao interesse público.

3. A medida adotada não é adequada aos fins pretendidos.

Ora, a suspeita de que a fiscalização eletrônica está sendo exercida pela Polícia Federal Rodoviária com desvio de finalidade ou de forma contrária à lei ou às normas infralegais (para fomentar uma “*indústria das multas*”) deveria ensejar a instauração de procedimento administrativo próprio para apurar as irregularidades e para corrigir a atuação do órgão.

A gravidade da suposição levantada demanda esforço das autoridades e agentes públicos envolvidos para identificar qualquer desvio que possa prejudicar de qualquer forma a fiscalização de trânsito. É dever da administração pública atuar para apurar suspeitas de irregularidades e coibi-las, inclusive com a identificação e **responsabilização** de agentes públicos transgressores.

A esse respeito, não consta que a Presidência da República, o Ministério da Justiça ou a Polícia Rodoviária Federal tenham adotado qualquer providência visando avaliar a correção dos procedimentos atualmente seguidos pelos agentes da PRF na fiscalização.

Não é medida apropriada, entretanto, **suspender todo o serviço de fiscalização eletrônica**, adotando-se uma **presunção *ab initio* de que toda a fiscalização exercida pela PRF é viciada**. Essa presunção é de todo repreensível e não merece acolhida: já se demonstrou nesta inicial que os procedimentos de fiscalização da PRF devem obedecer rígidos requisitos previstos no CTB, na Resolução CONTRAN nº 396/2011 e em normativos internos.

De qualquer forma, desvios ou irregularidades na prestação de um serviço público **não podem ensejar à suspensão do próprio serviço, em sua integralidade**. A suspensão do uso dos radares estáticos, móveis e portáteis nas rodovias revela-se **medida desproporcional**, porque inadequada aos fins que pretensamente busca alcançar e por não atender ao pressuposto da necessidade ou exigibilidade, já que seus efeitos (suspensão de serviço público essencial à preservação da vida e à manutenção da segurança viária) representam uma **restrição descabida, grave em excesso, que não deve ser suportada pela população**.

Sob o prisma da *proporcionalidade estrita*, a medida é ainda mais desacertada, pois quando se procede à ponderação entre a finalidade perseguida (tomando como críveis, apenas para fins argumentativos, os motivos declarados para justificar a suspensão do uso dos radares) e os meios adotados, fica evidente que o custo-benefício da decisão presidencial desautoriza a medida, pois o *sacrifício aos direitos fundamentais envolvidos excede, em muito, os proveitos supostamente pretendidos*.

IV – DA PRESENÇA DOS PRESSUPOSTOS PARA CONCESSÃO DE TUTELA DE URGÊNCIA

A Lei da Ação Civil Pública – Lei nº 7.347/1985 prevê em seu artigo 12 a possibilidade de concessão de mandado liminar. Trata-se de tutela de natureza antecipatória, cujos pressupostos são o *fumus boni iuris* e o *periculum in mora*.

Da mesma maneira, o Código de Processo Civil prevê que a tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o risco ao resultado útil do processo (art. 300).

Cabe alertar, desde já, que, a respeito das medidas cautelares em juízo de primeiro grau contra atos do Poder Público, ainda que sejam atos emanados do presidente da República, na presente hipótese não incide nenhuma vedação do art. 1º, *caput* e § 1º, da Lei nº 8.437/92, uma vez que o § 2º do mesmo dispositivo estabelece que tais vedações *não se aplicam aos processos de ação popular e de ação civil pública*³⁸.

Pois bem. Quanto ao primeiro pressuposto (probabilidade do direito), é certo que as razões jurídicas já declinadas nesta inicial evidenciam a plausibilidade dos direitos substanciais que o Ministério Público busca proteger. Sabe-se que, para concessão dessa liminar, *basta que se vislumbre, em sede de cognição sumária, a aparência do bom direito*.

O perigo da demora, nesta espécie de tutela de urgência, consiste no risco da total inviabilidade de se alcançar a satisfação fática dos direitos difusos ora defendidos.

38 Art. 1º Não será cabível medida liminar contra atos do Poder Público, no procedimento cautelar ou em quaisquer outras ações de natureza cautelar ou preventiva, toda vez que providência semelhante não puder ser concedida em ações de mandado de segurança, em virtude de vedação legal.

§ 1º Não será cabível, no juízo de primeiro grau, medida cautelar inominada ou a sua liminar, quando impugnado ato de autoridade sujeita, na via de mandado de segurança, à competência originária de tribunal.

§ 2º ***O disposto no parágrafo anterior não se aplica aos processos de ação popular e de ação civil pública.***

§ 3º Não será cabível medida liminar que esgote, no todo ou em qualquer parte, o objeto da ação.

§ 4º Nos casos em que cabível medida liminar, sem prejuízo da comunicação ao dirigente do órgão ou entidade, o respectivo representante judicial dela será imediatamente intimado.

§ 5º Não será cabível medida liminar que defira compensação de créditos tributários ou previdenciários.

In casu, o pressuposto está presente.

A PRF informou³⁹ ao *parquet* Federal, **em 26 de setembro de 2019**, que determinou a seus gestores e servidores a adoção de providências para cumprimento dos despachos presidenciais, “*devendo ser sobrestado o uso e recolhidos os equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis até que o Ministério da Infraestrutura conclua a reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica*”. Também determinou a **revogação** dos “*atos normativos internos que dispõem sobre a atividade de fiscalização eletrônica de velocidade em rodovias e estradas federais*”⁴⁰.

Por outro lado, o Ministério da Infraestrutura, instado a se manifestar⁴¹ especificamente sobre o cronograma dos trabalhos ou prazo final estipulado para os estudos destinados à “*reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica*”, o Ministério limitou-se a corroborar as informações já prestadas pelo DENATRAN.

Os órgãos envolvidos não indicaram qualquer providência concreta voltada à consecução dos estudos necessários à citada reavaliação, o que anuncia (i) o propósito de se manter suspenso o uso dos radares por tempo indeterminado e (ii) a ausência de preocupação estatal na célere solução definitiva para a questão.

Importante ressaltar que, conforme se depreende das informações prestadas pela PRF, do CTB⁴² e da Resolução CONTRAN n° 396/2011⁴³, ***os radares eletrônicos são hoje o único meio de fiscalização da velocidade nas rodovias federais.***

Como é sabido – uma vez que amplamente divulgado na imprensa –, ***o atual funcionamento dos radares fixos nas rodovias federais está comprometido***, pois verificou-se que os contratos para implementação desses equipamentos ***não estavam sendo executados de forma adequada***, de modo que foi necessário propor ação civil pública em face do DNIT, na qual foi ***celebrado acordo judicial, recentemente***, visando à implementação desses radares⁴⁴.

39 Doc. 05 - Ofício PRF N° 1041-2019-DG.

40 Doc. 02 - Decisão Administrativa 27-2019-DG.

41 Doc. 10 - Ofício MPF n° 6576-2019 (ao Ministério da Infraestrutura)

42 O CTB, ao dispor sobre a infrações de trânsito, estabelece: “Art. 218. *Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, **medida por instrumento ou equipamento hábil**, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias: [...]*”.

43 Doc. 03 - Resolução CONTRAN 396-2011. Art.1° A medição das velocidades desenvolvidas pelos veículos automotores, elétricos, reboques e semirreboques nas vias públicas ***deve ser efetuada por meio de instrumento ou equipamento que registre ou indique a velocidade medida***, com ou sem dispositivo registrador de imagem dos seguintes tipos:

I - ***Fixo***: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em local definido e em caráter permanente;

II - ***Estático***: medidor de velocidade com registro de imagens instalado em veículo parado ou em suporte apropriado;

III - ***Móvel***: medidor de velocidade instalado em veículo em movimento, procedendo a medição ao longo da via;

IV - ***Portátil***: medidor de velocidade direcionado manualmente para o veículo alvo.

44 Doc. 15 - Sentença ACP 1016152-62.2019.4.01.3400 (5ª VF - MPF x DNIT).

No entanto, o acordo (que previu a *instalação dos radares necessários à cobertura de 2.278 novas faixas que devem ser distribuídas em todo território nacional*) ainda está em fase de cumprimento, de modo que várias rodovias federais do país ainda se encontram desprotegidas no que toca à fiscalização eletrônica de velocidade para prevenção de acidentes e preservação de vidas.

Nessas circunstâncias, *a utilização dos radares estáticos, móveis e portáteis poderia (deveria) mitigar a deficiência transitória da fiscalização por radares fixos*, que o acordo judicial homologado busca solucionar. É dizer, portanto, que no atual quadro *a suspensão do uso dos radares estáticos, móveis e portáteis agrava ainda mais a situação de periculosidade nas rodovias federais, elevando exponencialmente o risco à vida dos usuários*.

Sobre a situação atinente aos radares fixos, interessante notar que Santa Catarina é um dos estados brasileiros com maior deficiência na fiscalização eletrônica por radares fixos⁴⁵, e justamente essa unidade de federação ocupa a *primeira posição no ranking de “Acidentes com vítimas (mortos ou feridos) por colisão segundo a UF – 2018”*, do Painel CNT⁴⁶, o que deixa patente o efeito nocivo da falta de fiscalização eletrônica de velocidade nas rodovias federais.

Mais de cinco mil vidas foram perdidas nas rodovias federais em 2018, ano que registrou quase 70 mil acidentes⁴⁷. Dada a situação, é imperioso que se conceda tutela de urgência, nos moldes dos pedidos elencados a seguir, buscando reverter o quadro de temeridade que se impôs nas rodovias federais.

V – DOS PEDIDOS

Por todo exposto, o Ministério Público Federal requer:

a) o recebimento da presente petição inicial;

b) concessão de tutela de urgência para:

b.1) suspender os atos praticados no âmbito da União contrários à utilização dos radares móveis, estáticos e portáteis, especialmente o despacho presidencial de 14

45 Planilha encaminhada pelo DNIT no bojo da ACP 1016152-62.2019.4.01.3400 (Doc. 16 - Planilha de execução dos contratos do Edital DNIT 168-2016) demonstra que *das 588 faixas que necessitam de fiscalização* (332 referentes ao Lote 12 e 256 referentes ao Lote 13 do Edital Pregão Eletrônico DNIT nº 168/2016), *nenhuma estava em operação, já que ainda não havia contrato celebrado*.

46 Doc. 14 - Painel CNT - Dados comparativos - Brasil regiões e UFs.

47 Fonte: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2019/09/19/acidentes-em-rodovias-federais-matam-em-media-14-pessoas-por-dia-no-brasil-diz-cnt.ghml>>. Acesso em set 2019. Vide Doc. 14 - Painel CNT - Dados comparativos - Brasil regiões e UFs.

de agosto de 2019 dirigido ao Ministério da Justiça e Segurança Pública⁴⁸ e a Decisão Administrativa PRF nº 27/2019/DG, até o julgamento de mérito da presente Ação;

b.2) determinar à União que se abstenha de suspender, parcial ou integralmente, o uso de radares estáticos, móveis e portáteis, até o julgamento de mérito da presente Ação;

b.3) determinar à PRF que adote, ***no prazo de 48 (quarenta e oito) horas***, todas as providências para ***restabelecer integralmente a fiscalização eletrônica por meio dos radares estáticos, móveis e portáteis nas rodovias federais***, devendo para tanto ***observar com rigor os parâmetros técnicos*** da Resolução CONTRAN nº 396/2011, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I (Sinalização Vertical de Regulamentação), aprovado pela Resolução CONTRAN nº 180/2005, bem como do Manual de Fiscalização de Velocidade M-004 e do Manual de Utilização do Radar Trucam M-032, ambos da PRF, especialmente quanto à ***sinalização apropriada***;

b.4) determinar à PRF que informe ao Juízo, no início de cada mês e até o julgamento final de mérito da presente ação civil pública, todos dados referentes à fiscalização por radares estático-portátil exercida no mês anterior (número de infrações por UF, número de horas por dia e de dias no mês de utilização de cada equipamento⁴⁹), para comprovar o fiel e correto cumprimento da determinação judicial referente ao item *b.3* anterior;

b.4) determinar à União que apresente, ***no prazo de 180 (cento e oitenta) dias***, estudos e informações técnicas resultado do cumprimento do despacho presidencial de 14 de agosto de 2019 que determinou ao Ministério da Infraestrutura a “*reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas, especialmente quanto ao uso de equipamentos estáticos, móveis e portáteis*”;

c) a citação da requerida para, querendo, contestar a ação;

d) no mérito, o Ministério Público Federal requer:

48 Despacho que determinou a suspensão “*do uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis até que o Ministério da Infraestrutura conclua a reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas determinada pelo Despacho do Presidente da República de 14 de agosto de 2019*”.

49 Cf. informações da PRF (Doc 05 - Ofício PRF Nº 1041-2019-DG), os dados sobre a quantidade de infrações podem ser extraídos do Sistema Siscom/SIGER. Quanto à quantidade de horas/dia e de dias/mês de utilização dos equipamentos, o Manual de Fiscalização de Velocidade – M-004, a “*programação de utilização dos medidores de velocidade deve ser prevista em Cartão Programa, Ordem de Serviço ou Ordem de Missão*”, devendo contemplar os seguintes parâmetros mínimos:

“- A utilização de cada medidor de velocidade estático ou portátil do órgão deve ocorrer, no mínimo, por 1,5 horas por dia.

- A utilização de cada medidor de velocidade do órgão deve ocorrer, no mínimo, por 10 (dez) dias a cada mês.”

d.1) seja determinado que a União se abstenha de suspender a utilização dos radares estáticos, móveis e portáteis nas rodovias federais até que: seja concluído o estudo em curso⁵⁰ sobre alterações da Resolução CONTRAN nº 396/2011, sejam ultimados os estudos no âmbito do Ministério da Infraestrutura determinados no despacho⁵¹ presidencial dirigido ao referido Ministério em 14 de agosto do corrente ano e **desde que estes apontem para alternativas seguras que possam ser aplicadas de forma imediata para o controle de velocidade nas rodovias federais em substituição à utilização dos radares móveis;**

d.2) sejam anulados os atos, no âmbito da União, contrários à utilização dos radares móveis, estáticos e portáteis praticados antes da conclusão dos estudos referidos no item *d.1*, especialmente o despacho presidencial de 14 de agosto de 2019 dirigido ao Ministério da Justiça e Segurança Pública⁵² e a Decisão Administrativa PRF nº 27/2019/DG;

d.3) seja concedida antecipação de tutela na sentença de forma a garantir, após o julgamento de mérito, a incidência imediata dos efeitos do quanto decidido no juízo de cognição exauriente;

e) que sejam arbitradas pelo i. Juízo as multas diárias por descumprimento de qualquer das obrigações referentes aos pedidos desta inicial, em valor condizente com a relevância da matéria, a serem aplicadas em tutela provisória e/ou na sentença, nos termos do art. 536 c/c art. 537 do CPC.

VI – DOS REQUERIMENTOS FINAIS

Finalmente, o **Ministério Público Federal** requer a juntada eletrônica dos documentos anexos referenciados ao longo desta inicial e a intimação pessoal do Ministério Público Federal de todos os atos processuais.

Protesta provar o alegado por todos os meios de prova em direito admitidos, em especial a juntada de novos documentos.

50 Doc. 11 - Processo CONTRAN 80001.020255/2007-01.

51 DOC. 01: Despachos presidenciais publicados no Diário Oficial da União.

52 Despacho que determinou a suspensão “*do uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis até que o Ministério da Infraestrutura conclua a reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias públicas determinada pelo Despacho do Presidente da República de 14 de agosto de 2019*”.

Dá à causa o valor de R\$ 20.800.000,00 (vinte milhões e oitocentos mil reais)⁵³.

Brasília/DF, 21 de outubro de 2019.

Anna Carolina Resende Maia Garcia

Procuradora da República

LISTA DE DOCUMENTOS

- DOC. nº 01: Despachos presidenciais
- DOC. nº 02: Decisão Administrativa 27-2019-DG
- DOC. nº 03: Resolução CONTRAN 396-2011
- DOC. nº 04: Ofício MPF nº 6573-2019 (a PRF)
- DOC. nº 05: Ofício PRF Nº 1041-2019-DG
- DOC. nº 06: Ofício MPF nº 6578-2019 (a Secretaria-Geral da Presidência da República)
- DOC. nº 07: Ofício nº 231-2019-SGPR
- DOC. nº 08: Ofício MPF nº 6575-2019 (ao DENATRAN)
- DOC. nº 09: Nota Técnica DENATRAN nº 540-2019
- DOC. nº 10: Ofício MPF nº 6576-2019 (ao Ministério da Infraestrutura)
- DOC. nº 11: Processo CONTRAN 80001.020255-2007-01
- DOC. nº 12: Anuário PRF 2017
- DOC. nº 13: Relatório de Pesquisa PRF IPEA - 2015 - Acidentes nas Rodovias Federais
- DOC. nº 14: Painel CNT - Dados comparativos - Brasil regiões e UFs
- DOC. nº 15: Sentença ACP 1016152-62.2019.4.01.3400 (5ª VF - MPF x DNIT)
- DOC. nº 16: Planilha de execução dos contratos do Edital DNIT 168-2016
- DOC. nº 17: Dados BR Legal e PNCV atestam qualidade dos programas.
- DOC. nº 18: Apresentação PNCV 2015-2016.
- DOC. nº 19: Portal da Transparência - Pregão 0015-2014. Processo 08666014890201429. Data de abertura: 04/12/2014.
- DOC. nº 20: Portal da Transparência - Contrato 7-2015. Vigência: 26/06/2015 A 11/07/2018.
- DOC. nº 21: Portal da Transparência - Contrato 8-2015. Vigência: 06/07/2015 A 24/09/2018.

⁵³ Valor da causa refere-se ao custo aproximado de 208 equipamentos que estavam efetivamente em uso, segundo informações da PRF, antes da decisão presidencial, considerado o valor de R\$ 100.000,00 por radar móvel, segundo os contratos firmados no bojo do Pregão Eletrônico 0015/2014.