



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2019
(Do Sr. Juscelino Filho)

“Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a concessão gratuita do documento de habilitação a membros desempregados de famílias de baixa renda.”

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para permitir a concessão do documento de habilitação de forma gratuita a membros desempregados de famílias de baixa renda.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 158-A:

“Art. 158-A. O candidato membro de família com renda mensal bruta total de até dois salários mínimos, ou renda per capita inferior a meio salário mínimo, poderá ter as despesas com as aulas teóricas e práticas e com os exames previstos no art. 147 custeadas por meio dos recursos do fundo de que trata o § 1º do art. 320.

§ 1º O candidato deverá estar devidamente inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico.

§ 2º O benefício também se aplica aos custos decorrentes do exame de que trata o art. 148-A quando da mudança para a categoria C ou D.

§ 3º O benefício não se aplica aos seguintes casos:

- a) exames para renovação do documento de habilitação, inclusive no caso do § 2º;
- b) formação de condutor cujo documento de habilitação tenha sido cassado ou com suspensão do direito de dirigir aplicada;
- c) novas tentativas de candidato reprovado, exceto na situação prevista no art. 151;



d) candidato condenado por qualquer crime previsto no Código Penal ou neste Código, em decisão transitada em julgado ou proferida por órgão judicial colegiado, salvo se cumprida a pena e que a condenação não tenha sido por crime contra a vida;

§ 4º O Poder Executivo Federal regulamentará os procedimentos a serem adotados pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para a concessão do benefício, bem como estabelecerá a quantidade de beneficiados anualmente, por unidade da Federação, de acordo com os recursos orçamentos disponibilizados na Lei Orçamentária Anual.

§ 5º Para os fins do disposto no caput, o Poder Executivo Federal poderá firmar convênios com os Estados, o Distrito Federal e entidades públicas ou entidades privadas credenciadas na forma do artigo 148 desta Lei.” (NR)

Art. 3º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização, educação de trânsito e formação de condutores de que trata o art. 158-A.

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança, educação de trânsito e formação de condutores de que trata o art. 158-A.

§ 2º” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil desenvolveu e implantou um robusto conjunto de programas sociais destinados a corrigir e superar as desigualdades existentes, sobretudo as que atingem as camadas mais pobres da população.

Sem dúvida, vários desses programas são bem sucedidos e cumprem a finalidade e os objetivos para os quais foram criados, principalmente os que estão vinculados ao



atingimento de metas assumidas oficialmente pelo país como signatário de instrumentos internacionais de combate à extrema pobreza, por exemplo.

A maioria dos programas sociais ditos de puro caráter assistencial é gratuita ou de preços simbólicos, geralmente financiados por mecanismos de compartilhamento de custos e de despesas, de “doação” e/ou de clássica transferência de renda.

No Brasil, boa parte dos programas sociais mais relevantes é – sem demérito - de caráter predominantemente assistencial, de segurança nutricional e alimentar.

Por longo tempo, seguindo essa lógica, o crescimento exponencial da demanda pelos programas sociais e o atendimento de milhões de beneficiários de baixa renda foi observado de modo bastante claro como sendo um resultado a ser até comemorado, porquanto foi decisivo para a redução dos índices de extrema pobreza, tanto nas periferias dos grandes centros urbanos quanto nos rincões mais distantes do interior, nas zonas rurais.

Entretanto, a tendência natural é de que as políticas públicas efetivas, os programas governamentais eficazes e os projetos sociais eficientes que possuem essa tipologia precisam ter “portas de saída”, soluções pontuais, tópicas ou preferencialmente integradas que estimulem e apoiem os beneficiários (eventualmente com acréscimo de recursos) a encontrar alternativas que rompam a dependência exclusiva deles à assistência dessas iniciativas oficiais e que criem oportunidades para que eles encontrem o próprio caminho para uma melhor qualidade de vida pessoal e/ou familiar.

É a configuração denominada de inserção econômica ou produtiva, de ingresso no mercado de trabalho ou de empregabilidade, um dos maiores desafios dos programas sociais, em todo o mundo, até porque programas assistenciais rotulados como permanentes ou contínuos vêm sendo estigmatizados negativamente.

Pelo que noticia a mídia e do que se sabe ainda até agora, o Governo Federal parece estar inclinado a adotar essa abordagem proativa, provavelmente através do Ministério da Cidadania, que certamente deverá ser um dos focos de parceria, nos termos genéricos já propostos neste PL, que tem esse espírito inovador.

É sabido que as camadas mais pobres da população brasileira possuem restritas oportunidades de trabalho e emprego, de modo que – para essas pessoas - possuir uma Carteira Nacional de Habilitação – CNH é uma real possibilidade de uma atividade laboral e/ou econômica.



Ocorre que as exigências criadas pela atual legislação de trânsito oneram o processo de habilitação (cursos, exames, provas, taxas administrativas), restringindo sobremaneira o acesso de pessoas carentes à CNH e adicionando dificuldade que contribui para ampliar o distanciamento socioeconômico dessas camadas mais vulneráveis em relação àquelas com mais recursos.

Consta que o custo médio do processo de obtenção da carteira nacional de habilitação pode chegar à casa de alguns milhares de reais.

A gratuidade proposta pelo presente projeto procura combater essa desigualdade, na medida em que facilita o acesso à CNH e, conseqüentemente, ao mercado de trabalho, das pessoas inscritas no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal, cujas famílias possuem renda mensal de até meio salário mínimo por pessoa ou renda mensal total de até dois salários mínimos.

É importante frisar que a gratuidade proposta não acarreta impacto orçamentário, financeiro ou fiscal para a União ou entes federativos, vez que será custeada pelo Fundo de Segurança e Educação do Trânsito - FUNSET, acrescendo a ele a cobertura dos custos do processo de habilitação dos condutores de veículos em causa, em concorrência com outras atribuições legais.

A Lei 9.503 (que Institui o Código de Trânsito Brasileiro) é de setembro de 1997, um diploma extenso, denso e complexo com mais de 300 artigos e que foi alterado muitas vezes ao longo de mais de 20 anos, além de complementação e/ou regulamentação por decreto, norma, instrução e lei subsequente ou complementar.

Entre inúmeros assuntos pertinentes ao Sistema Nacional de Trânsito, ela contempla requisitos, exigências, etapas, regras e procedimentos relativos exclusivamente aos exames, mas sem fazer referência direta ao pagamento ou gratuidade.

No artigo 147-A, há certo balizamento dos interesses econômicos da cadeia produtiva do processo de habilitação, na medida em que entes públicos são impedidos de interferir na livre concorrência, na fixação de preços, na limitação do número de empresas ou de locais e na fixação de preços ou no estabelecimento de regras de exclusividade territorial de exames toxicológicos, por exemplo.

A gratuidade implícita na realização dos exames de habilitação é abordada na Lei 9.503/1998, apenas no parágrafo segundo do artigo 152, que dispensa os militares das Forças Armadas, policiais e bombeiros dos órgãos de segurança pública que possuem cursos ministrados em suas corporações.



Claro, órgãos públicos têm centros de custos de algum modo vinculados aos impactos da gratuidade, como, por exemplo, as taxas cobradas pelo DETRAN (contempladas como receitas) ou o eventual incremento da demanda nos canais de atendimento oriundo de mais clientes, inclusive os que forem contemplados com “bolsa-habilitação” em cursos privados.

Mas, julgamos que a receptividade potencial à proposta legislativa é unânime, pois a gratuidade da carteira nacional de habilitação é um tema de interesse do país, tanto que já vem sendo objeto de preocupação e de busca de solução por parte dos governos estaduais, alguns dos quais até já possuem uma estratégia definida para isso, inclusive sob o abrigo de diplomas legais.

Também no Congresso Nacional há registro de iniciativas anteriores contempladas em proposições legislativas que buscaram encontrar soluções específicas para a viabilização da ideia da gratuidade da CNH, mas nenhuma delas chegou a bom termo.

No caso da empregabilidade, por óbvio, há de se buscar a máxima sintonia com o mercado de trabalho local, regional e setorial (operadores de veículos agrícolas, por exemplo), urbano (motorista de ônibus coletivo, por exemplo) ou rural (moto-taxistas, por exemplo), inclusive com as muitas ações do Sistema Nacional de Emprego, o SINE, que pode contribuir bastante no apontamento de tendências ou de necessidades pontuais, na indicação de cursos de capacitação para requalificação/relocação de profissionais.

Há registro de que órgãos estaduais de trânsito ainda oferecem hoje ou certamente ofereceram no passado cursos gratuitos teóricos de capacitação para os candidatos aos exames de habilitação, uma opção de solução de próprio custeio ou de contorno ao impositivo pagamento direto a autoescolas, que pode ser considerada no contexto da iniciativa ora proposta.

Algumas entidades representativas de segmentos empresariais ou setoriais oferecem – por sua própria iniciativa voluntária e/ou segundo seus próprios critérios - cursos gratuitos de formação e/ou de capacitação para o exercício de atividades profissionais, como, por exemplo, no chamado Sistema S (“que tem receita associada a verbas públicas”), com destaque para o Projeto CNH SOCIAL (Primeira Habilitação para o Transporte, que concede a primeira CNH Categoria B a jovens de baixa renda) e para o Projeto Habilitação Profissional para o Transporte – Inserção de Novos Motoristas (que concede gratuitamente a mudança de categoria da CNH), no âmbito do Serviço Social do Transporte – SEST e/ou do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT. No contexto do PL, a gratuidade da CNH pode ser também aqui considerada complementarmente, inclusive como opção de parceria (como se prevê), uma vez que na prática há demandas represadas e/ou não atendidas, conforme noticia o portal da



CÂMARA DOS DEPUTADOS

entidade, que informa não haver inscrições abertas e que não há previsão de abertura de novas vagas.

Lateralmente, a expectativa é a de que a meritória proposição legislativa em causa incentive a expansão da gratuidade em outros programas, inclusive nos estados federativos ou até nos municípios, sob inspiração do conceito de empregabilidade e de inserção laboral e/ou econômica, que certamente é bem-vinda tanto para os órgãos públicos quanto para a iniciativa privada.

Diante do exposto, rogo aos nobres pares o apoio para aprovar a presente proposição que, transformada em Lei, contribuirá para diminuir as desigualdades sociais, reduzir o desemprego, aumentar a empregabilidade pela ampliação do perfil profissional individual num mercado de trabalho cada vez mais exigente e seletivo, incrementar a renda e melhorar a qualidade de vida de pessoas e famílias.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado JUSCELINO FILHO
DEM/MA