

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 8.272/2014

Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupo de veículos.

Autores: Deputado BETO ALBUQUERQUE e Deputado PAULO FOLETTTO

Relator: Deputado GONZAGA PATRIOTA

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 8.272, de 2014, proposto pelo Deputados Beto Albuquerque e Paulo Foletto. A iniciativa institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), atribuindo aos órgãos de saúde, trânsito, transporte e justiça a função de elaborá-lo de forma conjunta, ao mesmo tempo em que prevê o reconhecimento dos gestores públicos e privados que promovam a redução de mortes e lesões no trânsito.

Posteriormente, no artigo 5º da proposição, são promovidas alterações na Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de forma a prever que a atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice

de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano.

De acordo com o novo dispositivo acrescentado ao CTB pelo projeto, o objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final do prazo de dez anos, reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados no ano em que este artigo for incorporado ao Código.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em primeiro lugar, é indiscutível o mérito da pretensão de se reduzir o número de mortes no trânsito, não apenas porque isso é bom em si mesmo, mas porque o Brasil, em especial, possui indicadores de mortalidade no trânsito muito acima do que hoje se poderia considerar admissível.

Para reduzir o número de mortes no trânsito, o projeto acertadamente reconhece a importância de se fixar metas em torno de algum indicador comum.

Esse tipo de providência torna possível avaliar com maior acuidade as estratégias adotadas pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, pois o resultado de cada uma delas passa a poder ser medido pela régua do cumprimento das metas.

Mas não somente isso. Ao se estabelecerem metas, as autoridades públicas acabam por acenar para a sociedade com outro tipo de comprometimento político: um que seja capaz de ser submetido a análises quantitativas.

A respeito da fixação de metas destinadas ao aumento da segurança no trânsito, que a União Européia, à semelhança do que sugere o projeto, persegue há alguns anos – desde 2001 – e com sucesso, objetivos oficialmente firmados de redução do número de mortes no trânsito. O que os autores desejam que se faça no Brasil, portanto, não é nenhuma novidade.

No entanto, é preocupante que o País, mesmo tendo assinado, em 2011, resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) para reduzir as mortes pela metade até 2020, na chamada década de ação pelo

trânsito seguro, ainda não tenha aprovado um Plano de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito.

Apelo neste sentido tem sido feito, por exemplo, por veículos da imprensa nacional. O Jornal Folha de São Paulo, somente neste ano, já se manifestou em editorial, em duas oportunidades:

- No dia 15/07/2015, no editorial “Batalha em trânsito”, o Jornal, após dizer que o trânsito do país está mais violento do que se supunha e que “de acordo com os novos dados do Sistema Único de Saúde, houve 42,3 mil vítimas de acidentes fatais” em 2013, conclui: “É difícil entender por que o Congresso ainda não aprovou um plano nacional de redução de mortes, estabelecendo objetivos e responsabilidades nesta batalha”.
- No dia 24/08/2015, no editorial “Negligência em trânsito”, no qual se lê: “falta ao país sobretudo uma verdadeira política pública de trânsito, que institua um plano nacional de redução de mortes em ruas e estradas, com objetivos, responsabilidades e orçamentos definidos”.

Além de tudo que já elencamos, o Brasil sediará nos dias 18 e 19 de novembro de 2015, a 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, definida pela Assembleia Geral das Nações Unidas. Na conferência, que acontecerá em Brasília e reunirá cerca de 1.700 participantes, de 150 países, o governo brasileiro terá pouco a dizer em relação a adoção de medidas concretas para combater a violência no trânsito.

Sendo assim, a aprovação do projeto em análise reveste-se de importância ainda maior. É bom lembrar que o conteúdo desta proposição já foi aprovado por esta Comissão através do PL nº 5.525/2009, de autoria do Deputado Beto Albuquerque, que foi arquivado devido o final de legislatura e a não continuidade do mandato do autor. Pois em 22/08/2012 a Comissão de Viação e Transportes aprovou substitutivo do eminente Deputado Hugo Leal, ao PL nº 5.525/2009, dispondo sobre metas para redução do número de mortes no trânsito, mediante acréscimo de novo artigo ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Sobre a inclusão do art. 326-A ao CTB, cujo mesmo conteúdo consta do projeto em análise (art. 5º), assim se referiu o relator, Deputado Hugo Leal, em suas razões para a elaboração do substitutivo ao PL nº 5525/2009:

“Outro aspecto que gostaria de esclarecer é a adoção de um índice de mortalidade no trânsito, como ponto de referência para a adoção das metas, deixando-se de lado um índice que levasse em conta lesões ou acidentes em geral. Penso que o conceito de “mortos no trânsito” gera muito menos ambigüidade do que qualquer um dos outros dois citados acima, o que garante mais confiabilidade ao trabalho de produção dos indicadores. Além disso, o que se fizer para reduzir mortes no trânsito também terá repercussões positivas sobre o número de pessoas lesionadas e o número de acidentes de trânsito.

Sobre o emprego de um índice de mortos por grupo de habitantes e de outro de mortos por grupo de veículos, vale dizer que são os tipos de indicadores mais utilizados nas estatísticas de trânsito. A produção de ambos tornará mais fácil comparar os progressos obtidos no Brasil com os obtidos no exterior, assim como, imagino, diminuirá a tendência a se produzir interpretações oblíquas, baseadas em apenas uma espécie de parâmetro. De fato, quando se considera tão-só os dados populacionais, surgem casos em que um baixo índice de mortos se deve não a existência de um trânsito seguro, mas a um baixo grau de motorização. De modo parecido, quando se toma em conta somente os dados veiculares, uma súbita redução do índice de mortos pode estar associada não a políticas de aumento da segurança no trânsito mas à rápida incorporação de um número muito grande de veículos à frota em circulação, resultado de condições macroeconômicas excepcionais e temporárias.

Quanto ao período fixado para se atingir a meta geral (10 anos) e a própria dimensão dessa meta (reduzir à metade os índices de morte no trânsito), quis valer-me de recente política da União Européia, em vigor desde 2001, que tem como fundamento a redução à metade, em dez anos, do número de mortes nas estradas. Creio que, para o Brasil, trata-se de prazo e meta perfeitamente compatíveis com nossas capacidades.

Sobre o proposto rito de processamento de informações estatísticas, referentes a mortos no trânsito, informo que nada mais se fez do que colocar no projeto aquilo que já é previsto na formulação do Registro Nacional de Acidentes

e Estatísticas de Trânsito – RENAEST, instituído pela Resolução CONTRAN n.º 208, de 2006.”

Senhor Presidente, nobres pares. No Brasil, os momentos em que atingimos alguma redução no número de mortes vieram, por exemplo, a reboque do endurecimento legislativo, mas foram revertidas logo depois, com o afrouxamento da fiscalização. Portanto, precisamos de uma política permanente, que, embasada em estatísticas e metas, possamos realmente encarar com responsabilidade mortes e lesões no trânsito brasileiro que podem ser evitadas. **Dessa forma, o parecer é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 8.272/2014.**

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado GONZAGA PATRIOTA

Relator