



## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E DE CIDADANIA.**

### **PROJETO DE LEI Nº 8.272/2014** **(Apenso: Projeto de Lei nº 108, de 2015)**

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 FOLETTO

**Relator:** Deputado GONZAGA PATRIOTA

## **I – RELATÓRIO**

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 8.272, de 2014, proposto pelos 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.

Em apenso, encontra-se o Projeto de Lei nº 108, de 2015, de autoria do ilustre Deputado Alceu Moreira, que institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PRMT), cuja elaboração fica a cargo dos órgãos de saúde, trânsito, transportes e justiça.



O autor propõe que o PRMT fixe, até o mês de setembro de cada ano, as metas de redução do número de mortes e lesões no trânsito a serem atingidas no ano subsequente, com base nos números apurados no ano anterior.

A proposta estabelece, ainda, que no mínimo trinta por cento dos veículos registrados em cada Unidade da Federação sejam abordados pela fiscalização de trânsito, a cada ano. As ações dessa fiscalização devem priorizar a verificação da documentação do veículo e do condutor, a verificação dos itens de segurança, bem como a realização de testes de alcoolemia.

Por fim, a proposição apensada prevê que os mecanismos de participação da sociedade na consecução das metas, que a garantia da ampla divulgação de seu conteúdo e que a previsão da realização de campanhas permanentes que lhe permitam atingir os objetivos, sejam contemplados no PRMT.

Nesta Câmara dos Deputados, a Comissão de Viação e Transportes opinou pela aprovação do PROJETO DE LEI Nº 8.272, de 2014, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 108, de 2015, apensado.

Vêm, agora, as proposições a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para que se manifeste sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, nos termos regimentais. Não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposição em foco, a teor do disposto no art. 32, inciso IV, alínea a, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Todos os requisitos formais de constitucionalidade parecem atendidos, sendo a matéria sob exame pertinente à competência legislativa privativa da União e às atribuições normativas do Congresso Nacional, encontrando abrigo nos artigos 22, IV e 48, caput, da Constituição Federal. A iniciativa parlamentar também se revela legítima, não estando reservada a nenhum outro Poder.

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 Europeia, 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 à adoção de medidas concretas para combater a violência no trânsito.

Sendo assim, a aprovação do projeto em análise reveste-se de importância ainda maior, pois propõe acrescentar ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) a adoção de um índice de mortalidade no trânsito, como ponto de referência para a adoção das metas. Segundo os autores, o conceito de “mortos no trânsito” gera muito menos ambiguidade 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



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete Deputado **Gonzaga Patriota**

---

também terá repercussões positivas sobre o número de pessoas lesionadas e o número de acidentes de trânsito.

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.

Quanto à constitucionalidade, as proposição obedecem aos requisitos constitucionais formais para a espécie normativa e não afronta dispositivos de natureza material da Carta Magna.

No que tange à juridicidade, os projetos em análise estão em inteira conformidade com o ordenamento jurídico vigente, não havendo qualquer impedimento a sua aprovação.

Não há qualquer restrição à técnica legislativa empregada nos demais projetos examinados, estando os mesmos de acordo com os ditames da aludida Lei Complementar nº 95/98.

Diante do exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PL 8.272 de 2014 e do Projeto de Lei nº 108, de 2015, em apenso, na forma do parecer apresentado na Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2015.

Deputado GONZAGA PATRIOTA  
Relator