



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO N° , DE 2019
(Do Sr. Da Vitória)

Requer a realização de Audiência Pública conjunta com a Comissão de Seguridade Social e Família – CSSF, para debater o Projeto de Lei nº 3267/2019, do Poder Executivo, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997”.

Senhor Presidente,

Requeiro a V. Exa., nos termos do inciso III, do art. 24, inciso VIII, do art. 117, e art. 255, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD, c/c inciso II, do § 2º, do art. 58, da Constituição Federal – CF, ouvido o Plenário dessa Comissão, a realização de Audiência Pública conjunta com a Comissão de Seguridade Social e Família – CSSF, para debater o Projeto de Lei nº 3267/2019, do Poder Executivo, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997”.

Para tanto, faz-se necessário convidar as seguintes autoridades e personalidades:

- Exma. Sra. CHRISTIANE DE SOUZA YARED, Deputada Federal (PL/PR);
- Sr. JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito – Dentran;
- Sra. LARISSA ABDALLA BRITTO, Presidente da Associação Nacional dos Detrans, Diretora-Geral do Detran/MA;
- Dr. DAVID DUARTE LIMA, especialista em Segurança de Trânsito, professor da Faculdade de Medicina da Universidade de Brasília;



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

- Sr. JOSÉ AURELIO RAMALHO, Diretor Presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária;
- Representante do Ministério da Saúde; e
- Representante do Ministério Público Federal.

JUSTIFICATIVA

Na manhã do dia 04 de junho de 2019, o presidente da República Jair Bolsonaro fez visita oficial à câmara dos deputados para entregar um projeto de lei que propõe mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e regras da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Algumas das mudanças têm pouco efeito prático, como uma nova definição do que é um ciclomotor. Há outras, contudo, que geram uma série de críticas por ignoraram estudos estatísticos sobre mortalidade e violência no trânsito. No caso do trânsito, o problema encontrado pelo governo seria a “indústria da multa”. Entendemos na verdade que o mais sensato seria pensar numa maior rigidez na punição de motoristas inconsequentes — muitos responsáveis por mortes —, afinal, as regras atuais não parecem excessivamente rigorosas.

Dentre as mudanças propostas, encontramos algumas que podem ser consideradas polêmicas como é a redução da penalidade para quem transportar crianças fora de dispositivos de retenção - conhecidos como "cadeirinhas". De acordo com a regra atual, a infração é gravíssima, gerando perda de 7 pontos na carteira e multa. Já as novas regras preveem que a desobediência seja punida apenas com advertência do órgão de trânsito. Vemos com preocupação o fato de remover a punição, abrindo margem para a tendência de que a sociedade perca o hábito de usar cadeirinha ao longo dos anos. Advertência tem caráter educativo. Mas só com educação não vamos garantir a segurança no trânsito. Todos os casos de sucesso, como o uso do cinto, combinaram uma campanha de conscientização com fiscalização efetiva e as multas.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Outro ponto muito preocupante é a de previsão de multa mais branda para motociclista que estiver sem viseira ou óculos de proteção. Não há razoabilidade para tal medida dentro das estatísticas de acidente de trânsito com motociclistas.

Segundo o mais recente relatório da Organização Mundial da Saúde, em 2016 o Brasil teve 19,7 mortes no trânsito a cada 100 mil habitantes. Com isso, ocupa o terceiro lugar entre 88 países considerados com base de dados confiáveis nessa área, atrás somente de Belize e da Índia.

Só em 2017, segundo dados do Ministério da Saúde, 37 mil brasileiros morreram no trânsito enquanto outros 380 mil tiveram algum tipo de sequela e precisaram receber indenização, de acordo com o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, mais conhecido como DPVAT.

Apesar das estatísticas de trânsito no Brasil, o governo usa uma pauta sem fundamentos técnicos onde o Estado deixa de intervir na segurança da população. Isso impacta não só nas vidas humanas, mas traz todo um prejuízo para a saúde pública e para a economia.

Segundo dados do Ministério da Saúde, no Brasil, mais de 60% dos leitos hospitalares do Sistema Único de Saúde (SUS) são ocupados por vítimas de trânsito. Nos centros cirúrgicos, 50% da ocupação também é por vítimas de acidentes rodoviários. Já em uma perspectiva econômica, o Observatório Nacional de Segurança Viária estima que os acidentes no trânsito resultam em custos anuais de 52 bilhões de reais para os cofres públicos.

E ainda em outro ponto, o texto trata sobre a obrigatoriedade do farol aceso ainda que durante o dia. O texto vem com a proposta de que o condutor deverá manter a luz baixa acesa à noite e “mesmo durante o dia, em túneis e sob chuva, neblina ou cerração”. Outro trecho do projeto diz que “os veículos que não dispuserem de luzes de rodagem diurna manterão acesos os faróis dos veículos,



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

mesmo durante o dia, nas rodovias de pista simples. " O projeto afirma ainda que a infração para quem não acender a luz é do tipo leve (3 pontos). No entanto, não haverá multa, apenas "no caso de o proprietário ser pessoa jurídica e não haver identificação do condutor".

Devemos lembrar que a norma legal que trata de tal obrigatoriedade, de autoria do deputado Rubens Bueno, teve o apoio maciço dos organismos de trânsito por todo o Brasil.

Não podemos nos manter inertes diante de tais propostas. Precisamos do olhar atento para a saúde e segurança da nossa população e tais medidas podem aumentar a violência do trânsito e prejudicar o sistema de saúde do país.

Diante o exposto, conto com o apoio dos Nobres Pares na aprovação
deste Requerimento.

Sala de Reuniões, de junho de 2019.

Deputado Da Vitória

Cidadania/ES