

REQUERIMENTO DE DESAPENSAÇÃO
(Do Dep Jilmar Tatto)

Requer a desapensação do Projeto de Lei nº 2789, de 2023 que tramita conjuntamente com o Projeto de Lei nº 920 de 2015 na árvore de apensados do Projeto de Lei nº 8085 de 2014, que altera o Código de Trânsito Brasileiro.

Apresentação: 06/07/2023 19:45:32.307 - Mesa

REQ n.2221/2023

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com base no artigo 142 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a desapensação do Projeto de Lei nº 2789 de 2023 que tramita conjuntamente com o Projeto de Lei nº 920 de 2015 na árvore de apensados do Projeto de Lei nº 8085 de 2014. O objetivo do requerimento é que o PL nº 2789, de 2023 possa seguir sua tramitação regimental de forma autônoma, uma vez que as proposições embora tenham matérias aparentemente semelhantes, às finalidades de ambas se diferem, senão vejamos:

JUSTIFICAÇÃO

O apensamento dos Projetos de Lei nº 2789/2023 e 920/2015 e 8085/2014, não atende aos requisitos expressos no art. 139, inciso I, e artigo 142, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Com efeito, o PL 2789 de 2023, cria mecanismos para salvar vidas no trânsito, visando alterar o Artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que determina as velocidades em vias urbanas e rurais, mudando o texto do *caput* para incluir o tipo de uso das vias como indicativo de velocidade máxima, priorizando os mais vulneráveis, como estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), que define em suas diretrizes a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados”; Portanto, o referido Projeto aponta a alteração do parágrafo 1º para adequar as velocidades em vias urbanas às melhores práticas; e do parágrafo 2º para que órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via possa estabelecer velocidade iguais ou menores, levando em consideração o tipo de uso de cada via; e inclui o parágrafo 3º para estabelecer o monitoramento do uso das vias para que sua classificação de velocidade mude de acordo com seu uso. O PL 2789 de 2023 altera ainda o Artigo 218 do CTB, que estabelece a fiscalização de velocidades e o Artigo 280 da mesma legislação, que prevê as autuações por excesso de velocidade, passando a incluir a possibilidade de fiscalização por velocidade média. O referido preceito normativo dispõe que as velocidades devem ser estabelecidas apenas pela característica técnica da via e pela condições de trânsito sem considerar os mais vulneráveis no trânsito; além de não existir a possibilidade de fiscalização ou autuação por velocidade média, um instrumento importante na gestão de velocidades.

O Projeto de Lei nº 2789 de 2023 de minha autoria com co-autoria do Dep. Paulo Foletto (PSB/ES), Dep. Pedro Uczai (PT/SC), Dep. Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ), Dep.

* C D 2 3 4 2 7 7 4 6 0 *



Raimundo Santos (PSD/PA), Dep. Sâmia Bomfim (PSOL/SP), Dep. Silvia Cristina (PL/RO), e Dep. Duda Salabert (PDT/MG), tem a finalidade de melhorar a segurança viária, tornando os perímetros urbanos compatíveis com a vida humana, contribuindo com a redução no número de mortos e feridos em sinistros de trânsito no Brasil. Além da perda da vida e o impacto para as famílias das vítimas, mortes e lesões no trânsito tem enorme impacto econômico para a sociedade, incluindo gastos com atendimento médico e hospitalar, reabilitação, perda de produtividade, previdência social, danos materiais aos veículos, seguros e indenizações. Segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)¹, o custo estimado da violência no trânsito no período entre 2007 e 2018 foi de R\$1,5 trilhão, o equivalente a R\$50 bilhões de reais ao ano. De acordo com o Banco Mundial, em dois anos, países que não investem em segurança viária podem perder entre 7% e 22% de potencial crescimento do PIB per capita, como resultado de mortes e invalidez causadas por colisões de trânsito².

Por sua vez, o PL 920/2015, objetiva alterar apenas o caput do art. 218 e acrescenta dispositivo ao artigo 280 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, tendo como objetivo incluir somente a fiscalização por velocidade média e sua autuação, sem alterar velocidades.

Neste contexto, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS - Lei Federal 13.614/2018), tem como “meta de reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de 100 mil habitantes entre 2018 e 2028”; e o seu produto P2013 é a “revisão dos limites de velocidade permitidos pela lei federal e adequação aos recomendados pela Organização Mundial de Saúde (OMS)”; e o produto P2014 é a “regulamentação da fiscalização de velocidade média”. É urgente readequar velocidades, estabelecendo limites máximos com base no uso das vias, monitorando e fiscalizando de maneira adequada. Mesmo com menos veículos nas ruas durante o período da pandemia, o país registrou números alarmantes de internações de pessoas envolvidas em sinistros de trânsito: 188 mil em 2020 e 234 mil em 2021 (índice recorde)³, com aumento de 3,5% no número de mortos entre 2020 e 2021. São dados que acendem um alerta, já que, para atingir a meta de redução de 50% de mortes da segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021 a 2030), deveríamos diminuir as mortes em 6,7% ao ano. O PNATRANS é, portanto, uma legislação recente e que reforça a demanda por agilidade em cumprir com as duas alterações exigidas no CTB para que a meta de redução de mortes no trânsito seja alcançada a tempo.

Por outro lado, o PL 8085/2014 que propõe a alteração da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para instituir a obrigatoriedade da prática de direção veicular em vias públicas para fins de formação de condutores, conta hoje com 275 projetos apensados com uma diversidade de temas, dificultando o debate qualificado e a celeridade necessária à matéria.

É fundamental ressaltar que as altas velocidades permitidas aos automóveis nas cidades brasileiras são o principal fator no número alarmante de mortes e lesões no trânsito, sendo a maior causa de morte acidental de crianças e adolescentes⁴, que cabe à União, por

1 Disponível em <<https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf>> Acesso em Julho/2023

2 Disponível em <<https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/8d9b43ee-4ad4-501c-8e49-c58463ce6d52>> Acesso em Julho/2023

3 Disponível em <<https://www.onsv.org.br/comunicacao/materias/brasil-nao-reduz-o-numero-de-vitimas-no-transito-nem-durante-a-pandemia-de-covid-19>> Acesso em Julho/2023

4 Disponível em: <<https://criancasegura.org.br/entenda-os-acidentes/>>. Acesso em Julho/2023



meio do Congresso Nacional, e a legislação sobre o trânsito e transporte (hoje insuficiente), dar prioridade a readequação de velocidades, que esta agenda seja, efetivamente, uma política pública nacional. Estabelecer limites de velocidade adequados e aplicá-los rigorosamente, especialmente em áreas com alto fluxo de pessoas tem tido impacto positivo na redução de mortes e no uso de modais sustentáveis.

Sala das comissões em de Julho 2023

Deputado FEDERAL JILMAR TATTO
PT/SP

Apresentação: 06/07/2023 19:45:32.307 - Mesa

REQ n.2221/2023



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jilmar Tatto

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234277744600>

