

EMENDA MODIFICATIVA

PROJETO DE LEI 7325/2006 (PLS 276 – SENADO FEDERAL)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para disciplinar a exigência de curso de direção defensiva e de primeiros socorros por ocasião da renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O art. 150 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá realizá-los por uma única vez, ficando deles dispensado nas próximas renovações, conforme normalização do CONTRAN.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara dos Deputados, em

2.007.

JUSTIFICAÇÃO

É inegável a evolução normativa trazida pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o novo Código de Trânsito Brasileiro, visto que, pesquisas comprovam à saciedade o aumento da segurança no trânsito.

Ao longo do decênio da edição do Código de Trânsito Brasileiro, o Sistema Nacional de Trânsito, coordenado por seu Órgão normativo, Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e seu Órgão Executivo, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, tem demonstrado afincamento e determinação para mudar o quadro caótico da segurança no trânsito.

Diversas providências já foram saneadas, como o uso obrigatório do cinto de segurança, as fiscalizações viárias para se evitar o cometimento de infrações, a recente norma que disciplina a quantidade de teor alcoólico ingerida pelo condutor e inúmeras outras exigências legais, que tornam o trânsito seguro para o Homem – Veículo – Via.

A não recente determinação do CONTRAN, quando baixada a Resolução 168, de 2004, que regulamentava a previsão contida no art. 150 da Lei 9.503/97, portanto, em vigor há mais de 10 (dez) anos, buscava, após vários anos de discussão em suas Câmaras Temáticas (Órgãos de estudos e de embasamento técnico do CONTRAN, formado por especialistas em trânsito), o equilíbrio social e a isonomia de condições e de conhecimentos para os condutores devidamente habilitados.

O projeto de lei oriundo do Senado Federal, na forma proposta, minimaliza as considerações técnicas dos Órgãos Normativos e Executivos de Trânsito Nacional, Estaduais e do Distrito Federal, em face de sua própria proposição, tendente a descaracterizar, tanto as competências dos órgãos citados, bem

como, a desnecessária obrigatoriedade da formação do condutor, negando eficácia a tendência natural de acharmos que não necessitamos de atualização de conhecimentos, e mais, que com o passar do tempo a confiança que adquirimos em nós mesmos enquanto condutores “experientes”, não influencia na forma de dirigirmos, agirmos e reagirmos no trânsito, pois essa seria uma tremenda involução à medida em que todas as estatísticas apontam em sentido absolutamente contrário.

Além disso, uma análise um pouco mais aprofundada nos leva a crer que a isonomia, princípio constitucional, que visa igualar os desiguais na medida da sua desigualdade, não estaria sendo preservada, por ser inquestionável o fato de que submeter os condutores habilitados de acordo com as novas regras introduzidas pelo CTB, a um convívio social com aqueles que se supõem sabedores de tudo e que são os maiores causadores de acidentes, sem que estes recebam as mesmas informações que aqueles, apresenta-se situação extremamente desigual. Parece até que os cursos, que têm finalidades instrutivas, complementares e preventivas, seriam na prática uma punição generalizada aos condutores habilitados.

Poder-se-ia dizer ainda que, injusto seria submeter todos à mesma norma punitiva uma vez que o nível de conhecimento oferecido e exigido pelo Estado não pode ser diferenciado, sob o risco de se criar uma norma de dois pesos e duas medidas.

A norma deve servir a todos, razão pela qual não há porque se permitir que a massa de condutores habilitados e infratora do Código de Trânsito Brasileiro permaneçam nas ruas colocando em risco, em razão da sua subjetiva e amplamente questionável “experiência”, as vidas de todos os cidadãos sem que o Estado tenha cumprido sua função suplementar de prover os condutores da necessária e indispensável formação. Todavia, tomando-se por base o mesmo princípio da isonomia, faz-se necessário que a lei ordinária estabeleça um limite para a obrigatoriedade de realização dos citados cursos por aqueles condutores que necessitem renovar sua Carteira Nacional de Habilitação, razão primordial da presente emenda.

Note-se, que a Carteira Nacional de Habilitação, por sua própria natureza jurídica, se perfaz em uma permissão na condução de dirigir veículos automotores, enquanto esteja o condutor habilitado, no uso e gozo de suas faculdades mentais e físicas. Trata-se de uma obrigação do Estado em verificar, te tempos em tempos, as condições para uso e gozo da permissão de dirigir.

Assim, no que diz respeito à eficácia dos referidos cursos, tudo vai depender da forma como eles são vistos pelo condutor, pois ao contrário dos cursos de reciclagem, estes não têm caráter punitivo, por isso se forem levados a sério e praticados no dia-a-dia, talvez cheguemos ao status de país de 1º mundo em relação ao trânsito.

É preciso, urgentemente, que a cultura seja mudada em prol da coletividade. O equilíbrio do conhecimento deve ser tomado pelo melhor e não pelo mediano, ou seja, se temos pesquisas que comprovam que a confiança exagerada pela experiência dá força às ações impulsivas, inerentes ao ser humano, e em contrapartida temos meios de ao menos em caráter preventivo, demonstrar que o foro íntimo de cada um influencia diretamente na forma como dirigimos, no trânsito que se apresenta todos os dias a nós, nossos filhos e nossos pais, estaremos ao menos cumprindo o nosso dever de esclarecer, prevenir e dar ferramentas aos cidadãos, com o fim de equilibrar os status dos condutores e melhorar o trânsito no que compete a cada um.

Ora, já dissemos que experiência adquirida é algo por demais subjetiva e quer me parecer, no entendimento de alguns, que os cursos desenvolvidos por profissionais especializados têm eficácia questionável ou até limitada, então qual legitimidade poderia ter uma norma baseada na “experiência” dos condutores? Ademais o passar do tempo torna os nossos sentidos comprovadamente debilitados. É o que ocorre de forma natural com nossos reflexos, visão, agilidade, mas isso é algo bastante difícil de admitirmos, fato esse que também justifica a necessidade de atualização dos conhecimentos e constante verificação das habilidades físicas para uma boa condução.

O Estado não pode passar sua responsabilidade como regulador da matéria, contrariando a própria eficácia da Lei 9.503/97, que afirma em seu §3º de seu artigo 1º: que *“Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados as cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.”*.

A matéria deve ser encarada de forma a permitir a evolução em procedimentos que assegurem a segurança no trânsito, com conhecimento da formação de nossos condutores habilitados, melhores estatísticas e monitoramento das condições físicas e mentais do portador da Carteira Nacional de Habilitação.

Nesta especialíssima situação, deve-se respeitar o direito de quem, conhecedor das elementares regras de condução de veículo automotor, possa saber como o outro cidadão conduz e se porta no trânsito. Não podendo dissociarmos das mudanças naturais na prestação de serviços públicos denominada de segurança viária e da diuturna evolução tecnológica do bem móvel – automóvel.

De outro modo, não há que se falar em interesse de classe, ou governamental, uma vez que os cursos podem ser oferecidos, bem como as provas eletrônicas aplicadas, por qualquer entidade educacional que atenda aos pré-requisitos exigidos pelo CONTRAN, como é o caso do SENAC no Estado de São Paulo, por exemplo, ou ainda em virtude da gratuidade oferecida por diversos DETRANS, órgãos de trânsito Estaduais e do Distrito Federal.

Nesta linha de raciocínio, há que se garantir, minimamente, ao Poder Público, que se torne expresso e de obrigação para todos, da exigência apresentada na presente emenda, em uma única oportunidade, para que estejam todos os condutores, com seus conhecimentos reciclados, ao fim de evitar, com esta lacuna, a situação outrora vivenciada pelo Poder Público - *que vitimou milhares de*

vidas, e continua vitimando-, da impossibilidade do uso de bafômetro nas fiscalizações efetivadas pelos Órgãos de Trânsitos Estaduais e do Distrito Federal, em face de ninguém estar obrigado a fazer prova contra si, tendo sido obrigatória a edição da Lei 11.275, de 07 de fevereiro de 2006, para possibilitar uma melhor fiscalização e ação do Estado.

Em face do princípio da justiça em que se ancora e de seu largo alcance social, bem assim, de todo o acima exposto, estamos certos de que a apresentação desta emenda corrigirá um erro de avaliação e proposição, para a eficácia de um trânsito seguro.

HUGO LEAL
Deputado Federal
PSC/RJ