



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.452, DE 2009

(Do Sr. Antonio Carlos Pannunzio)

Institui o Sistema Nacional de Pontuação Positiva do Trânsito - SNPT, na Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-5040/2005.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

Art. 1º A Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com o acréscimo do seguinte art. 259-A:

Art. 259-A O Sistema Nacional de Pontuação Positiva do Trânsito – SNPT concederá pontuação correspondente a períodos mensais sem o cometimento de infrações pelo condutor de veículos automotores.

§ 1º Os pontos acumulados podem ser deduzidos da pontuação decorrente de infrações cometidas ou dos valores pecuniários das multas, exceto quando originários de infração gravíssima.

§ 2º A Pontuação Positiva de um ano gera categorias de pontos que corresponderão em gradação, para efeito de ganho, à pontuação a que se refere o art. 259-A e não implica saldo acumulável para o ano seguinte.

§ 3º A pontuação auferida até o dia 31 de dezembro será computada para deduções no mês de janeiro subsequente.

§ 4º O CONTRAN definirá as condições e critérios de dedução da Pontuação Positiva a que se refere este artigo.

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

JUSTIFICAÇÃO

Ao instituir o **Sistema de Pontuação Positiva do Trânsito** no âmbito do **Código de Trânsito Brasileiro - CTB** (Lei 9.503/1997, de 23 de setembro de 1997) este projeto visa a defesa e valorização da vida de todos que conduzem veículos ou deles dependem para a locomoção em ruas e rodovias.

Trata-se de medida emergencial destinada a reverter o quadro de calamidade que transformou o trânsito brasileiro – tanto nas vias urbanas quanto nas rodovias – em palco rotineiro de trágicos acontecimentos que mutilam e matam pessoas, oneram as instituições e levam milhares de famílias ao sofrimento e à ruína e, por mais absurdo que possa parecer, podem ser evitados.

No mês passado, a Organização Mundial de Saúde (OMS) anunciou resultado de estudo que situa o Brasil entre os cinco países recordistas em mortes no trânsito. De acordo com dados desse estudo os acidentes de

trânsito são a segunda principal causa de mortes entre as pessoas de sexo masculino com idade entre 15 a 34 anos. A primeira causa ainda são os homicídios.

Em 2008, só em São Paulo, os acidentes de trânsito provocaram 8.698 mortes e custaram cerca de R\$ 40 milhões ao Sistema Único de Saúde (SUS), valor que exclui os gastos das pessoas que utilizam os serviços hospitalares privados. Na capital foram registradas no mesmo período, 1.463 mortes, das quais 478 ocorreram em acidentes envolvendo motos.

Trata-se verdadeiramente de uma tragédia que lança avisos assombrosos a cada feriado prolongado nos quais milhares de pessoas - muitas vezes famílias inteiras -, se lançam nas estradas a caminho do merecido lazer e se deparam com mudanças radicais em suas vidas.

“Nas rodovias federais, os atropelamentos ocupam o segundo lugar no ranking de mortalidade por acidente. A cada 34 atropelamentos ocorrem 10 mortes. Ocorrem cerca de 4 mil atropelamentos/ano, aproximadamente um a cada duas horas. Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Paraná lideram com 54% das mortes de pedestres e doze rodovias federais detêm 75,3% das ocorrências envolvendo pedestres, das quais, as três primeiras (BR-116, BR-101 e BR-040) respondem por 50% das mortes”.(IPEA, 13/12/2006).

Divulgados pelo IPEA em dezembro de 2006, esses dados retratavam conclusões de estudo realizado para avaliar os impactos financeiros dos acidentes de trânsito, quando a frota brasileira era de 45 milhões de veículos de todos os tipos. A frota deste ano já passa dos 56 milhões de veículos e a consequência direta desse aumento - o crescimento é de 100% nos últimos 10 anos -, sem a indispensável

ampliação e aperfeiçoamento de medidas preventivas, é o salto vertiginoso na ocorrência de acidentes e de mortes.

A grandeza e dramaticidade dos números referentes ao trânsito, sobretudo quando confrontados com a maior quantidade de veículos em circulação nos últimos anos, demonstram que os instrumentos de coerção do **CTB**, expressos nas diversas modalidades de aplicação de penalidades, têm sido insuficientes para inibir as ações dos infratores, reduzir o número e gravidade dos acidentes e evitar mortes no trânsito de modo a restabelecer as condições de trafegabilidade segura e compatíveis com sua finalidade: a utilização das vias e ruas por pessoas, veículos, conforme o **CTB**, “para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

Estatísticas sobre mortes no trânsito devem ser interpretadas em suas dimensões absolutas e não no meio de supostos ganhos relativos relacionados a números que traduzem os infortúnios dos feriados e finais de semana nas ruas e estradas brasileiras. Os números se referem a pessoas e os acidentes recaem sobre elas na forma de prejuízos materiais, seqüelas e limitações da capacidade física ou a perda da própria vida.

No último feriadão de 12 de outubro a Polícia Rodoviária Federal registrou 88 mortes e 1.389 feridos em 2.217 acidentes nas rodovias brasileiras. A redução de 10% anunciada como vantagem na comparação com o feriado da Independência é mera circunstância que não pode nem deve acomodar situações de conforto nesse campo.

A manutenção das condições atuais sinaliza para o caos. O número de mortes decorrentes de colisões aumentou em 20% no período de 10 anos no qual a frota de veículos dobrou. Seria ilusório supor que a relação entre os dois percentuais (ampliação da frota e do número de mortes)

expresse algum alento a respeito da eficácia das medidas adotadas no período mencionado para reduzir a violência nas ruas e estradas.

O destaque destinado pelo poder público aos sistemas eletrônicos de controle da velocidade – os chamados pardais –, que operam na atualidade em todas as capitais e inúmeras cidades com população acima de 200 mil habitantes, antes mesmo de constituir-se em solução já apresenta sinais de fadiga como medida coercitiva. Exercem, de fato, funções inibidoras na velocidade, mas têm demonstrado efeitos limitados na educação dos condutores. O foco na redução da gravidade e número de acidentes hoje mais se associa à formação de caixa dos detrans – estimulados pelos baixos custos operacionais desses sistemas e a impessoalidade que proporcionam na aplicação de multas – e cada vez menos à fiscalização e educação de trânsito.

O **Sistema de Pontuação Positiva** tornará mais efetivas as ações do Sistema Nacional de Trânsito destinadas a materializar a prioridade à defesa da vida em conformidade com o § 5º do Art. 1º da Lei 9.503, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e possibilitará o cumprimento do Art. 74, desta mesma Lei, no qual encontra-se definida a educação do trânsito como direito de todos e dever prioritário das autoridades que integram o CONTRAN.

(Art. 1º – § 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente).

Este projeto instaura o **bônus** como instrumento fundador e estimulador de um movimento concorrente às atribuições do Sistema Nacional de Trânsito e atribui ao condutor de qualquer veículo papel preponderante e ativo na valorização da direção defensiva sem gerar despesas operacionais.

A Pontuação Positiva destina-se a estimular o condutor a dirigir corretamente, colaborar com o bom funcionamento do trânsito de acordo com os regulamentos, as orientações e sinalização em cooperação com as autoridades em quaisquer situações, particularmente naquelas em que possa prestar apoio ao socorro a vítimas ou com os esforços de restabelecimento da normalidade do trânsito.

Por esse sistema de pontuação, o condutor acumulará pontos a cada mês decorrido sem o cometimento de infrações podendo descontá-los na pontuação (negativa) decorrente de infrações que vier a cometer nos meses seguintes até o dia 31 de dezembro de cada ano, exceto dos pontos relativos a infrações gravíssimas, sendo que a pontuação de dezembro deduz na do mês de janeiro subsequente.

Terá, portanto, a finalidade subsidiária de qualificar os efeitos do sistema eletrônico de controle de velocidade na aplicação de multas, mas destina-se prioritariamente, a estabelecer um mecanismo eficaz de educação propositiva por meio da adesão voluntária do condutor, sem requerer a presença do agente representativo da autoridade – o guarda.

Sala das Sessões, em 19 de novembro de 2009.

Deputado ANTONIO CARLOS PANNUNZIO

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Coordenação de Comissões Permanentes - DECOM - P_4109
CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO
PL-6452/2009

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos 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.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

CAPÍTULO VI DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são

obrigados a difundi-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

.....

CAPÍTULO XVI DAS PENALIDADES

.....

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

- I - gravíssima - sete pontos;
- II - grave - cinco pontos;
- III - média - quatro pontos;
- IV - leve - três pontos.
- § 1º (VETADO)
- § 2º (VETADO)

Art. 260. As multas serão impostas e arrecadadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via onde haja ocorrido a infração, de acordo com a competência estabelecida neste Código.

§ 1º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa da do licenciamento do veículo serão arrecadadas e compensadas na forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º As multas decorrentes de infração cometida em unidade da Federação diversa daquela do licenciamento do veículo poderão ser comunicadas ao órgão ou entidade responsável pelo seu licenciamento, que providenciará a notificação.

§ 3º [Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#)

§ 4º Quando a infração for cometida com veículo licenciado no exterior, em trânsito no território nacional, a multa respectiva deverá ser paga antes de sua saída do País, respeitado o princípio de reciprocidade.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
