



**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA**

**REQUERIMENTO N.º      , DE 2010.**

(Do Sr. Paulo Pimenta)

Requer a realização de reunião de audiência pública para discutir a Implantação do Sistema Externo de Controle do Cinto de Segurança - SISTECC.

Requeiro, nos termos do Artigo 24, Inciso III do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, sejam convidados Representantes do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran; do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – Samu; do Hospital Sarah Kubitschek; da ONG Alerta (Porto Alegre); da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego – Abramet; do Sindicato dos Centros de Habilitação de Condutores de Auto e Moto do Estado do Rio Grande do Sul; e o Senhor Renato Azevedo, idealizador do projeto SISTECC, para, em audiência pública, discutir a **'Implantação do Sistema Externo de Controle de Cinto de Segurança – SISTECC'**.

**JUSTIFICATIVA**

A presente matéria que encaminhamos para apreciação de Vossas Excelências, tem por finalidade a drástica redução das mortes no trânsito, com a IMPLANTAÇÃO DO PROJETO SISTECC (Sistema Externo de Controle do Cinto de Segurança).

A garantia da segurança dos ocupantes dos veículos é uma das maiores preocupações quando se trata de definir quais os equipamentos devem ser considerados obrigatórios para os veículos em circulação. Com o intuito de encontrar o equilíbrio entre o que é imprescindível para a segurança dos ocupantes do veículo e a flexibilidade necessária para permitir a evolução tecnológica, o legislador, ao elaborar o Código de Trânsito Brasileiro, elencou uma lista pouco extensa de equipamentos obrigatórios, deixando para o CONTRAN a competência para exigir



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA**

outros itens, à medida que as pesquisas sobre segurança veicular evoluíssem. Os equipamentos hoje exigidos, como o cinto de segurança e o airbag, por exemplo, são itens de uso consagrado e indiscutivelmente aceitos como importantes para a segurança do trânsito. Não obstante considerarmos acertada a postura do CTB, entendemos que é possível introduzir INOVAÇÕES para SALVAR VIDAS, motivo pelo qual estamos apresentando este projeto.

Acidentes de trânsito tem sido uma preocupação mundial em razão do seu número considerado elevado a partir do avanço da indústria automobilística. No início do automobilismo, no final do século XIX, devido ao pequeno número de automóveis e às baixas velocidades desenvolvidas, os acidentes de trânsito eram raros, não provocavam danos de monta e sempre eram atribuídos à fatalidade ou à falha do motorista (Hansted, 2000 e World Health Organization, 2004).

O desenvolvimento da indústria automobilística permitiu a fabricação de veículos mais velozes e em grande quantidade. Dessa forma, ao longo dos anos os acidentes passaram a acontecer com maior frequência e violência. O elevado número de acidentes de trânsito fez com que a segurança viária passasse a ser uma das grandes preocupações mundiais.

De acordo com dados da World Health Organization, em 2002 aproximadamente 1,2 milhões de pessoas morreram em todo o mundo como resultado de acidentes de trânsito. Isto significa que uma média de 3.242 pessoas por dia nunca retornará às suas casas, deixando suas famílias e suas comunidades. Além disso, estima-se que entre 20 e 50 milhões de pessoas em todo o mundo ficam feridas ou inválidas a cada ano em decorrência de acidentes de trânsito. Os ferimentos devido a acidentes de trânsito representam 2,1% de todas as mortes no mundo e aparecem em 11º lugar como causa de morte. Os acidentes de trânsito respondem por 23% de todas as mortes decorrentes de ferimentos em todo o mundo.

Segundo esta mesma organização, o custo econômico dos ferimentos decorrentes de acidentes de trânsito é estimado em torno de 1,5% do produto interno bruto nos países subdesenvolvidos e 2% nos países desenvolvidos.

No Brasil, conforme informações contidas na Política Nacional de Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2004), a cada ano mais de 33 mil pessoas são mortas e cerca de 400 mil ficam feridas ou inválidas em ocorrências de



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA**

trânsito. Estudo desenvolvido em 2003 pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA em parceria com a Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP e o Departamento Nacional de Trânsito -DENATRAN, com a finalidade de mensurar o custo social decorrente de acidentes de trânsito em aglomerados urbanos, aponta um custo social anual da ordem de 5,3 bilhões de reais. Projetando-se esse valor para incluir os acidentes ocorridos nas vias rurais estima-se um custo social total anual da ordem de 10 bilhões de reais (IPEA-ANTP, 2003).

O Brasil configura-se no cenário mundial entre os países com maiores índices de vítimas fatais em acidentes de Trânsito, deixando grande número de incapacitados para o exercício de qualquer atividade, bem como, provocando vultosos prejuízos materiais, constituindo-se assim, a violência no Trânsito, inegavelmente, em um dos principais problemas que afligem a sociedade brasileira.

A segurança no Trânsito é um problema atual, sério e absolutamente urgente no Brasil. Segundo pesquisa da Universidade do Rio Grande do Sul estes números somados aos óbitos pós-acidente chegam ao alarmante índice de 80.000 mortos, que representam as causas das perdas prematuras da população de jovens e pessoas economicamente ativas. Considere-se ainda que cerca de 400 mil pessoas tornam-se feridas e invalidas em decorrência de acidentes do trânsito. Pesquisa do IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, publicada no jornal “A Tarde/Salvador-Bahia” do dia 29.de dezembro de 2006 indica que esta situação causa um prejuízo aos cofres públicos da ordem de 28 bilhões de reais por ano.

Nossos índices de fatalidade na circulação viária são bastante superiores a outros países desenvolvidos e representam uma das principais causas de morte prematura da população economicamente ativa, o que inibe o desenvolvimento econômico e social do país.

Por outro lado, tendo em vista as diversas causas identificadas como responsáveis pelos acidentes de Trânsito envolvendo motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres, destaca-se o condutor como o responsável pela ocorrência de cerca de 75% (setenta e cinco por cento) destes acidentes, devido a sua imperícia, imprudência e muitas das vezes pela embriaguez.

Conclui-se desta forma, que o pleno êxito dos esforços para prevenir acidentes depende, em boa parte, de INOVAÇÕES, da indispensável mudança no



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA**

comportamento dos condutores de veículos, dos pedestres e, enfim, de toda a coletividade envolvida no processo de circulação viária.

Segundo o Dr. em Segurança do Trânsito, David Duarte Lima, o cinto de segurança reduz em 50% as mortes. Estima-se que cerca de 1 milhão de pessoas têm lesões irreversíveis após acidentes de trânsito por ano no país. (Gazeta Online 22/11). O sociólogo Eduardo Biavati afirma: Usar o Cinto.. "É preciso que esse seja um hábito quase mecânico". O SISTECC é isto. Em ônibus intermunicipal e interestadual, somente 5% dos passageiros usam cinto de segurança (SINDEMOSC). O índice de acidentes de trânsito em Santarém – PA, aumentou em quase 100% em 2009 se comparado a 2008. Oitenta mil brasileiros morrem e 1 milhão de pessoas têm lesões irreversíveis após acidentes de trânsito, por ano. Não há guerra que se compare.

O consórcio do Seguro DPVAT arrecada 4,6 bilhões de reais por ano. 45% vai para o Governo Federal. Só que ele desembolsa 28 BILHÕES de reais com acidentes. Segundo a Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), usar o cinto aumenta em 70% as chances de uma pessoa sobreviver em um acidente. A tragédia de trânsito é sempre precedida por uma infração de trânsito. Não existe acidente de trânsito, porque nunca é uma coisa fortuita.

O SISTECC evitará milhares de tragédias com motoristas bêbados e com os que morrem por suas mãos, pois qual motorista embriagado lembrará de colocar o cinto. O SISTECC então o denunciará e será barrado antes de causar acidentes.

Sala da Comissão, em                      de abril de 2010.

Deputado Paulo Pimenta – PT/RS