



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.875, DE 2010

(Do Sr. Chico da Princesa)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispondo sobre a necessidade de atualização em legislação de trânsito, conscientização em cidadania e meio ambiente, com alteração do art. 150 do referido Código.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-7325/2006.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso nacional decreta:

Artigo 1º. - O Artigo 150 da Lei n. 9503 em referência, passa a ter a seguinte redação:

Artigo 150 - Por ocasião do vencimento da Carteira Nacional de Habilitação, o condutor habilitado deverá providenciar sua renovação de validade submetendo-se, a cada período, aos exames médicos previstos no artigo anterior e ainda, ao curso de atualização em legislação de trânsito, meio ambiente, cidadania e direção segura e responsável, conforme regulamentação do CONTRAN.

Artigo 2º. – Esta lei entra em vigência a partir de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

As modernas concepções do Estado de Direito tem na concessão e garantia dos direitos aos seus cidadãos o seu fundamento mais precioso.

Todavia, cabe exclusivamente ao Estado, o exercício do Poder de Polícia Administrativo.

Ou seja: cabe ao estado o poder/dever de organizar a convivência social a partir da restrição aos direitos e liberdades absolutas em favor de um interesse geral.

Portanto, é prerrogativa estatal proteger esse interesse geral da cidadania exigindo determinadas condutas dos indivíduos, ou mesmo restringir o conteúdo de determinados direitos a limites que permitam o respeito à garantia deste interesse genérico, a que hoje chamamos apropriadamente de “interesse público”.

Esta finalidade autenticamente estatal de conceder e garantir direitos, todavia, com a evolução jurídico-política que se assistiu nas últimas décadas passou a ser desempenhada em primeiro pela Constituição, que elevada à condição de “lei das leis” passou a sistematizar esta outorga de direitos e deveres aos cidadãos, disciplinando inclusive a forma como as normas jurídicas que lhe forem inferiores dispõem do estabelecimento ou restrição a tais direitos.

Em matéria de TRÂNSITO, o Código de Trânsito é Soberano.

Em se tratando de assuntos atinentes ao poder de polícia sobre as questões de trânsito, o Estado em todas as suas esferas de competências (Federal, Estadual e Municipal) deve cumprir e fazer cumprir as normas estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro, editado por meio da Lei Federal nº 9.503, de 23/09/97 e suas posteriores alterações.

Já em seu artigo 1º e parágrafos, o CTB enaltece que 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, adotarem as medidas destinadas a assegurar esse direito. Destaca-se ainda a norma impositiva que estabelece que 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.

Assevera, por fim, o supracitado dispositivo do CTB que 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.

CNH – Competência exclusiva dos Estados e Distrito

Federal

O artigo 22 do CTB elenca todas as competências atribuídas aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Cabe destaque, para fundamentação do presente PL, para o contido no inciso II do citado dispositivo legal, que assim se pronuncia:

“II – realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão dos condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente.”

Trata-se, portanto, da materialização do Poder de Polícia Administrativo de Trânsito.

Em resumo: em matéria de Carteira Nacional de Habilitação cabe unicamente aos órgãos de trânsito estaduais a responsabilidade pela sua expedição, renovação e até mesmo cassação.

E nesses variados processos administrativos é o Código de Trânsito Brasileiro que determina os limites da competência para o adequado atendimento à cidadania.

Cabe, por consequência, solitariamente, aos Estados, a responsabilidade pela expedição desses documentos, sob as condições

estabelecidas no CTB, sujeitando-se aos eventuais danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução de suas prerrogativas, sempre objetivando o exercício do direito do trânsito seguro.

Assim sendo, os Estados, ao expedirem uma licença, permissão ou mesmo uma Carteira Nacional de Habilitação estão concedendo ao cidadão um direito/dever de atendimento estrito às normas de trânsito.

E a cada período de 5 (cinco) anos, os respectivos documentos devem ser objeto de renovação. Mais uma vez, devem os Estados fazer uso de seu Poder de Polícia Administrativa de Trânsito e responsabilizarem-se pela concessão de um novo período de 5 (cinco) anos (3 anos para maiores de 65 anos) para os condutores interessados que atenderem aos requisitos mínimos estabelecidos pelo CTB. Apesar de tamanha responsabilidade dos Estados, o requisito legal atualmente é um só: apenas e tão-somente a comprovação da renovação de um simplório exame de saúde!!!

TRÂNSITO NO BRASIL: Um ambiente em constante mutação e expansão

Quando o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor em 1998, nosso país contava com uma população aproximada de 165.000.000 de habitantes, uma frota de 25.800.000 veículos e com 24.900.000 condutores habilitados.

Confrontando-se esses dados com o ano de 2010, chegamos a assustadores números que mostram o expressivo incremento de população, frota e número de condutores.

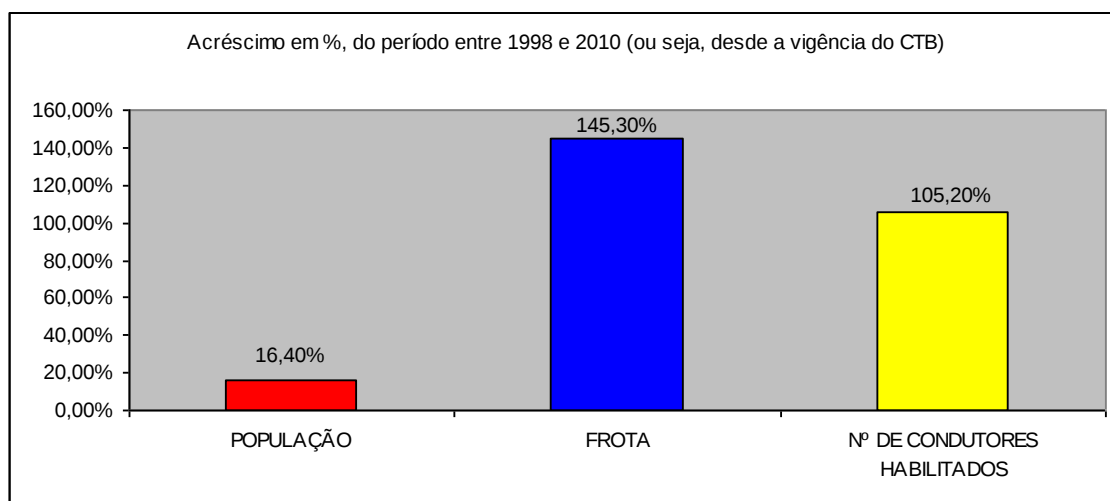
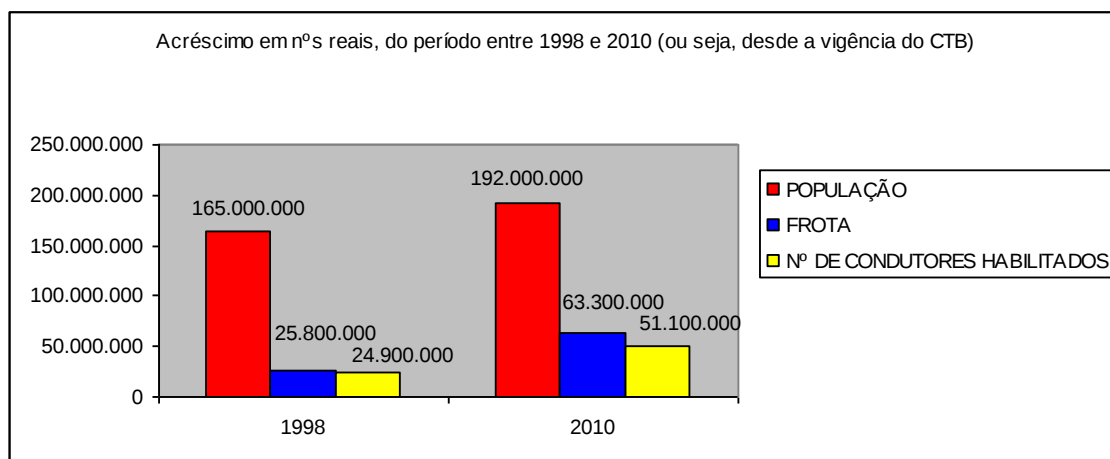
Nossa população estimada em 2010 cresceu, desde 1998, para 192.000.000 (17% a mais do que em 1998). Já a frota de veículos cresceu muito mais do que isso: alcançamos a inacreditável marca de 63.300.000 veículos hoje em dia. (um incremento de 145% em relação ao ano de 1998).

Em nossas ruas, avenidas e rodovias circulam, em 2010, o impressionante número de 63,3 milhões de condutores, ou seja, 145% a mais do que em 1998.

CONCLUSÃO: desde a entrada em vigor do CTB, a frota circulante em nosso país cresceu quase dez vezes mais do que a população, já o percentual de condutores cresceu 6 vezes nesse período.

Esses números se encontram demonstrados nos gráficos abaixo.

	1998	2010	Acréscimo em %
POPULAÇÃO	165.000.000	192.000.000	16,40%
FROTA	25.800.000	63.300.000	145,30%
Nº DE CONDUTORES HABILITADOS	24.900.000	51.100.000	105,20%



Consequências para o meio trânsito:

Mais veículos circulando!
 Mais condutores interagindo!
 Mais poluição atmosférica e agressão ao meio ambiente!
 Mais acidentes e mortes!
 Mais problemas de circulação viária!

E esses números não param de crescer. Tomando-se por base somente os dados da maior metrópole do país (cidade de São Paulo) os números saltam aos nossos olhos.

Segundo pesquisa realizada pelo IBOPE por solicitação do Movimento Nossa São Paulo, os dados sobre trânsito são inacreditáveis:

- desde 1950 a população paulistana quintuplicou.
- nesse mesmo período, a frota de veículos cresceu 80 vezes!!!
- só na cidade de São Paulo ingressam diariamente, 1300 novos veículos!
- segundo a CETESB, os quase 10 milhões de veículos da região metropolitana de São Paulo despejam 2,4 milhões de toneladas de substâncias nocivas à saúde e ao meio ambiente, na atmosfera e são a principal fonte de poluição do ar.

CONSCIÊNCIA AMBIENTAL- UM GRANDE DESAFIO A SER VENCIDO PELO GOVERNO

A poluição atmosférica é causa de 20 mortes por dia na região metropolitana de São Paulo (Fonte: Laboratório de Poluição Atmosférica Ambiental da USP), reduz em 1 ano e meio a expectativa de vida e custa 1,5 bilhões de dólares ao ano com despesas de saúde.

E os automóveis, motos e caminhões contribuem com a maior parte desse grande malefício para a cidadania.

Mesmo sabendo que o trânsito e o uso desmesurado de veículos é o grande agente poluidor, parece quase impossível conscientizar o condutor brasileiro de que ele é responsável por isso também.

Segundo com os dados estatísticos da supracitada Região Metropolitana Paulista, são realizadas 25 milhões de viagens por dia, entre carros, caminhões e ônibus.

Quanto aos usuários de veículos particulares, pode-se notar com frequência que não existe o compartilhamento dos mesmos entre passageiros, podendo-se inferir que, neste caso, a maioria das viagens é realizada com apenas um ocupante por veículo.

Não há investimento público de controle ambiental que consiga resistir a tamanha agressividade permanente patrocinada pelos gases tóxicos emanados dessa quantidade, a cada dia maior, de veículos circulantes. É notória a impotência do Estado nesse sentido, que passa a ser mero expectador das atrocidades cometidas, impunemente, pelos condutores.

Não nos esqueçamos, todavia, de que é o Estado o único responsável pela outorga inicial e respectivas renovações das Carteiras Nacionais de Habilitação.

O TRÂNSITO MATA MAIS DO QUE UMA GUERRA

As vítimas de trânsito representam uma face dramática da realidade de nossas ruas e avenidas, trazendo à tona números assustadores de mortes no trânsito, que hoje disputam ou já ultrapassam as mortes por violência em diversos estados do país.

As estatísticas de mortes no trânsito (Fonte: CESVI BRASIL) explicitam o problema: o país mata, por ano, cerca de 37 mil pessoas e provoca a internação de outras 180 mil, com um impacto de cerca de 34 bilhões de reais.

E, ainda assim, o assunto não é tratado com a devida atenção e recursos necessários. A frequência com que ocorrem é praticamente como se estivéssemos em uma guerra – só que nesta guerra só há perdedores. São quase 20 mortes para cada 100 mil habitantes.

A mesma pesquisa realizada pela CESVI BRASIL nos traz duas informações fundamentais:

- 1) Somente no primeiro ano de entrada em vigor do CTB houve uma redução de 13% nas fatalidades (efeito esse não uniforme em todos os Estados, mas que demonstra a importância da regulamentação e fiscalização mais eficiente);
- 2) Com o advento da Lei Seca, que entrou em vigor no final de 2008, apontou-se uma queda de 2% no total das fatalidades. Mais um aspecto positivo da importância do Poder de Polícia de Trânsito conferido aos Estados.

TRÂNSITO NÃO É GUERRA! É UM AMBIENTE DE COMPARTILHAMENTO

Se os números da população, da frota e de condutores continuarem crescendo de forma exponencial, como prever a situação de nossas vias e do meio ambiente daqui a 5, 10 ou 20 anos?

O grande agente poluidor e causador dos acidentes fatais no trânsito, sem dúvida alguma é o condutor.

É imperioso que tomemos, imediatamente, providências para que eliminemos essa competitividade e falta de consciência ambiental que predomina entre todos nós, condutores de veículos habilitados e devidamente AUTORIZADOS para tanto pelo Estado.

É imperativo que o processo de renovação das CNHs passe a ser mais rigoroso. Conseqüentemente, as exigências para as renovações periódicas das CNH's devem ser intensificadas.

O condutor tem que se comprometer, com o Estado, a ser prudente, respeitador das regras de trânsito, a utilizar de forma consciente seu veículo, a preservar o meio ambiente e, sobretudo, manter-se atualizado com as regras de trânsito supervenientes à data original de sua habilitação.

Só assim, o Estado garantirá um mínimo de ações de sustentabilidade e segurança para administrar esse ambiente tão dinâmico e mutante como o trânsito, agora e no futuro.

SOLUÇÃO IMEDIATA: AUMENTAR AS EXIGÊNCIAS PARA A RENOVAÇÃO DA CNH

É fundamental dotar o Estado de maiores garantias de que ao expedir periodicamente as renovações da CNH, os condutores estejam devidamente atualizados e conscientes e renovem também sua responsabilidade nos aspectos ambientais, de segurança, de cidadania (compartilhamento) e da legislação superveniente (cadeirinhas, lei seca, pedágios urbanos, rodoanel, o fluxo de caminhões no espaço urbano).

Como se enfatizou no início desse PL, é prerrogativa estatal proteger o interesse geral da cidadania, exigindo, restringindo ou condicionando a concessão de determinados direitos (renovação da CNH) a limites que permitam o respeito à garantia do interesse público.

Assim, não bastará ao condutor que pretenda obter do Estado a renovação periódica da sua CNH, simplesmente atualizar seus exames de saúde.

Ele deverá submeter-se, a cada cinco anos, por ocasião da data de vencimento da validade de sua CNH a um curso de atualização em legislação de trânsito, conscientização de preservação do meio ambiente bem como de direção segura e responsável, mediante comprovação de frequência e aproveitamento mínimo do aprendizado, de forma a comprometer-se com o Estado emissor de sua CNH, a compartilhar do “meio trânsito” de forma consciente e responsável, comprovando o conhecimento de seus limites enquanto condutor de veículos.

Por este enfoque, defendemos e propugnamos pela instituição urgente da exigência do referido curso e conseqüente verificação de conhecimentos e aprendizado auferidos pelos condutores, dotado de um curriculum programático diferenciado para as práticas educativas especialmente para o processo de renovação da CNH.

Recomendamos os seguintes conteúdos e cargas horárias pertinentes:

Atualização em Legislação de Trânsito (4 horas/aula)

- Atualização de conhecimentos respaldados na velocidade em que novas normas legais são instituídas a cada 5 (cinco) anos, tornando seu conhecimento fundamental para o cidadão usuário do “meio trânsito”, sobretudo na condição de condutor de veículos automotores.

Conscientização em cidadania e meio ambiente (4 horas/aula)

- Conceito
 -O convívio social; direitos e deveres de cada um
 -O comportamento adequado das pessoas no espaço público
 -O trânsito como órgão vivo do espaço trânsito
 -O veículo como agente poluidor do meio ambiente; seus efeitos na cidadania dos mesmos
 -Estatísticas de mortes e acidentes de trânsito; custo social com elas?
 -Diferenças individuais: como saber identificar e conviver
 -O problema é do outro: o que eu tenho a ver com isso?

Direção segura e responsável (8 horas/aula)

-Elementos da direção segura e responsável
 -Comportamento adequado do condutor perante as condições adversas de trânsito no meio trânsito com o veículo
 -Potencialidades e limitações dos condutores e pedestres
 -Como prevenir acidentes de trânsito: cuidados básicos
 -As conseqüências de uma infração de trânsito
 -Classificação, causas e modalidades de acidentes de trânsito
 -Condutor consciente- viagem perfeita – vida preservada

PROPOSTA: ALTERAR O ARTIGO 150 DO CTB

Alterar o artigo 150 do CTB, passando-se a exigir, além da renovação dos exames de saúde, a comprovação de realização periódica, a cada cinco anos, de curso de atualização em legislação de trânsito, meio ambiente e consciência cidadã, mediante comprovação de frequência e aproveitamento mínimo do aprendizado.

Sala das sessões, 10 de novembro de 2010.

**DEPUTADO CHICO DA PRINCESA
PR/PR**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

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**

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 II

DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

CAPÍTULO XIV DA HABILITAÇÃO

Art. 150. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva e primeiros socorros deverá a eles ser submetido, conforme normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A empresa que utiliza condutores contratados para operar a sua frota de veículos é obrigada a fornecer curso de direção defensiva, primeiros socorros e outros conforme normatização do CONTRAN.

Art. 151. No caso de reprovação no exame escrito sobre legislação de trânsito ou de direção veicular, o candidato só poderá repetir o exame depois de decorridos quinze dias da divulgação do resultado.

FIM DO DOCUMENTO