



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO

07/04/2016 - 28ª - Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Bom dia a todos e a todas.

Declaro aberta a 28ª Reunião, Extraordinária, da Comissão Permanente de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública, nos termos do Requerimento nº 174, de 2015, da CDH, de autoria do Senador Telmário Mota, para discutir o Projeto de Lei do Senado nº 1, de 2008, de autoria do Senador Cristovam Buarque, que altera o Código de Trânsito Brasileiro para considerar crime hediondo o acidente de trânsito com vítimas fatais provocado por motorista alcoolizado ou sob efeito substâncias análogas.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, link www.senado.leg.br/ecidadania e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Inclusive, hoje, numa entrevista à Rádio Senado, nós convidamos as pessoas que possam contribuir para trazer para mais próximo da perfeição essa proposição do Senador Cristovam, no sentido de tornar crime hediondo o acidente de carro com pessoas alcoolizadas ou sob efeito de qualquer tipo de drogas. Que contribuam, mesmo aqueles que foram vítimas, aqueles que são conhecedores. Estamos aí, colocamos à disposição os meios de comunicação para as perguntas, contribuições e críticas.

Dando início ao nosso trabalho, temos alguns convidados e vamos agora declinar seus nomes. Primeiro, o Deputado Hugo Leal - está convidado a compor a Mesa; Fernando Diniz, Presidente da organização não governamental Trânsito Amigo (Associação de Parentes, Amigos e Vítimas de Trânsito); Ricardo Xavier, Diretor-Presidente da Seguradora Líder, responsável pelo Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT); David Duarte Lima, Professor da Universidade de Brasília e Presidente do Instituto de Segurança do Trânsito (IST); Marcos Elias Traad da Silva, Presidente da Associação Nacional dos DETRANs; e George Marques, Presidente da Associação Brasileira de Educação de Trânsito (Abetran). Todos convidados para compor a Mesa. Por favor.

Bem, vamos aguardar um pouco mais os outros convidados. Vamos iniciar os nossos trabalhos vendo alguns vídeos que exemplificam a razão dessa audiência pública.

Por favor.

(Procede-se a exibição de vídeo.)

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Acho que esse registro, essas imagens são muito fortes, falam por si. No meu Estado, em Roraima, também houve um acidente semelhante, também nesse horário da manhã - a pessoa vinha de um bar, atropelou outra pessoa, que perdeu o braço, e também se desfez do braço em outra localidade.

Depois de ver o pai do rapaz aí, na chegada, que ainda ironiza, dizendo aos jornalistas que não se aproximem senão eles arrancam o braço... Quer dizer, nem o pai do rapaz que atropelou teve a sensibilidade de ver o quanto a outra família estava sofrendo, aquela pessoa que foi vítima e havia perdido um membro seu tão importante.

Então, é preciso que a gente realmente dê mais rigorosidade a essas penas. Acho que o trabalho educativo e essas coisas... Não sei o quanto... Embora tenha havido algum tipo de melhora em alguns dados que temos aqui...

Antes de começar a passar a palavra para os nossos convidados, temos algumas informações, por exemplo: acidente de trânsito em 2003, penalidade... Temos aqui quatro elementos necessários para ocorrer um acidente. Bastam um homem, um animal, uma via e um carro - quando fala um homem é claro que é homem ou mulher. A lei seca ajudou na redução dos acidentes: 513 mil feridos em 2005 e 200 mil feridos em 2013; 26 mil mortos em 2005 e 44 mil mortos em 2013. Imagina, 44 mil! Isso são dados de 2013 ou 2014. Imagina qual guerra civil mataria tanto quanto os acidentes.

As penalidades que temos hoje são: advertência por escrito, apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da Permissão para Dirigir.

Mudar de acidente para negligência. Segundo o dicionário Aurélio: "Acidente: acontecimento casual, fortuito, imprevisto; acontecimento infeliz, casual ou não, e de que resulta ferimento, dano, estrago, prejuízo, avaria, ruína, etc.; desastre". E "negligência: desleixo, descuido, incúria; desatenção, menoscabo, menosprezo; preguiça, indolência".

Num acidente não existe acidentador - existe acidentado ou vítima. Na negligência existe o negligente e existe a vítima da negligência. São dados que nós queríamos acrescentar. Eu queria...

Tenho de presidir, às 10 horas, a Comissão de Ética.

Vou começar ouvindo um dos nossos convidados - no caso, o Dr. Fernando Diniz, Presidente da organização não governamental Trânsito Amigo (Associação de Parentes, Amigos e Vítimas de Trânsito).

Dr. Fernando, dez minutos, por favor.

Obrigado.

O SR. FERNANDO DINIZ - Senhoras e senhores, bom dia.

Eu gostaria de agradecer o honroso convite da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal para compor esta Mesa e debater o projeto de lei que altera o Código de Trânsito Brasileiro, considerando crime hediondo o acidente de trânsito com vítima fatal provocado por motorista alcoolizado ou sob efeito de substâncias análogas. Meus sinceros agradecimentos aos Senadores Cristovam Buarque, autor da Lei nº 1, de 2008, e Paulo Paim, Presidente desta Comissão. É um prazer estar aqui nesta Casa.

Quero expressar o meu respeito ao Senador Cristovam Buarque por ter deixado a sua indelével marca na luta pela educação. Em minha modesta opinião, a maioria das dificuldades que o País enfrenta no momento, tais como falta de posturas éticas, caráter, honestidade, desprezo pela vida alheia, entre outras, estão intimamente ligadas e inseridas na própria educação, qualidade esta sempre defendida com destaque por S. Ex^a, porém tratada de forma tão displicente por todos - quer seja povo, quer seja Poder Público, não importando a ordem.

Não podemos ficar indiferentes à dor de tantas famílias que perdem seus familiares em tragédias de trânsito. O que está acontecendo com nossa sociedade? Ficou insensível? Estão acreditando que tragédias de trânsito só acontecem com os outros? Olhem bem nos meus olhos. Aqueles que, graças a Deus, ainda não passaram pela mesma dor da perda de um filho, acreditem: o mesmo pode acontecer com qualquer um dos aqui presentes.

Meu nome é Fernando Diniz, e eu sou um pai órfão de filho. Eu gostaria de pedir um minuto de silêncio em memória de todas as vítimas de trânsito deste País.

(Faz-se um minuto de silêncio.)

O SR. FERNANDO DINIZ - Muito obrigado pelo respeito de todos.

Nosso primogênito, Fabrício Diniz, faleceu em março de 2003 aos 20 anos de idade, vítima de uma tragédia de trânsito provocada por um motorista alcoolizado e que fazia uso de substâncias psicoativas. O condutor não era, absolutamente, um amigo de Fabrício - apenas um conhecido recente. Nunca havia frequentado a nossa casa. Nós conhecíamos todos os amigos de Fabrício. Foi uma carona mortal.

O dia 10 de março de 2003 ficará sempre marcado pela dor. Nesse dia tivemos a nossa noite tenebrosa. Fabrício falecia em uma tragédia de trânsito na Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, em decorrência da imprudência de quem conduzia o veículo.

Conforme relatos, o motorista Marcelo Kijak, alcoolizado e fazendo uso de substância psicoativa, dirigia de forma negligente, ziguezagueando em alta velocidade; capotou, colidiu com um poste, derrubando-o. Nesta mesma tragédia, mais duas jovens - Mariana e Juliane -, ambas com 18 anos, também perderam suas vidas. Marcelo Kijak permanece foragido até hoje, e é procurado pela Interpol no mundo inteiro - ou deveria estar sendo procurado.

Nesses 13 anos, senhores, jamais recebemos qualquer notificação por parte da Polícia Federal dando conta do paradeiro do assassino desses três jovens, mostrando mais uma fragilidade e ineficiência do Poder Público, bem como desrespeito com as famílias das vítimas. Que desserviço!

Após a partida de Fabrício, decidi entender um pouco desse ambiente chamado trânsito, que considero um dos mais democráticos do mundo, porquanto por ele desfilam pessoas das mais diferentes etnias, credos, idades, situação econômica - enfim, um espaço para todos. Mas de que democracia, afinal, estamos falando? Da democracia que mata de forma indiscriminada no trânsito?

Hoje, depois de anos a fio lutando por um trânsito menos hostil, constato que os políticos são contra guerras em outros países, mas, contraditoriamente, ignoram uma guerra interna que mata mais de 60 mil brasileiros por ano - guerra esta que, se não tem o som do estrondo de canhões, tampouco consegue abafar o choro de milhares de pais que perdem seus filhos. Este é um pequeno vídeo para mostrar aos senhores a comparação das guerras... Comparação que mostra que as guerras matam menos do que o trânsito.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. FERNANDO DINIZ - Que País é este?

Criamos um grupo de mútua ajuda para prestar solidariedade a outras famílias, e hoje nos reunimos há mais de 12 anos. Quantos corações acalmados? Só Deus sabe, nestes últimos tempos. Nesta luta infundável por um trânsito mais humano, quantas vezes falei da morte do meu filho Fabrício? Mas a luta permanece, e não cederei jamais.

Eu vou apresentar algumas fotos de algumas ações que fizemos - não tenho tempo de apresentar mais.

Essa foi no Rio de Janeiro, na Avenida Atlântica.

Essa foi na Índia, onde fizemos, junto com a Organização Mundial de Saúde, uma passeata. Distribuímos mil capacetes para motociclistas que não usam, absolutamente, capacete.

Essa foi uma defesa da Lei Seca numa audiência pública no Supremo Tribunal Federal, onde eu tive a oportunidade de estar com o Ministro Luiz Fux.

A revisão do Código de Trânsito Brasileiro, em 1998, trouxe-nos algumas conquistas, como: o uso obrigatório do cinto de segurança, a proibição do uso de aparelho celular ao volante, a obrigatoriedade do uso de cadeirinhas para crianças, entre outras, mas, principalmente, a restrição do consumo de bebidas alcoólicas e de substâncias psicoativas. Apesar do rigor aparente das medidas legais que proíbem o consumo de álcool e de substâncias psicoativas na condução de veículos, ainda prevalece o desprezo à vida, com uma aplicação de penalidades leves e que não estão à altura do dano causado. Milhares de inocentes morreram e continuam morrendo, vitimados pela direção irresponsável e assassina de motoristas embriagados e drogados, a quem chamo de assassinos do asfalto.

E quais são as punições a eles impostas? Doação de cestas básicas, calçada em uma lei injusta que compara a vida a alguns grãos de arroz e feijão. Então, eu deixo aqui no ar uma seguinte pergunta: senhores da lei, afinal, quanto vale a vida dos seus filhos?

Esta Casa tem um papel indelegável para acabar com a tolerância com quem mata e fere deliberadamente no trânsito do nosso País. Quem dirige sob o efeito de álcool e de drogas no Brasil tem a consciência plena dos riscos que corre e da ameaça que representa. E é estimulado pela quase certeza da impunidade, que, quando o alcança, é sempre de forma leve e suportável. Consideram-se não só acima da lei, mas também acima da sociedade, mesmo bêbado ou drogado.

E qual o papel principal da sociedade que eu aqui represento também? Cobrar das autoridades leis mais rígidas e sentenças mais céleres para quem provoca tragédias de trânsito de forma deliberada.

Já falamos muito e continuaremos falando dos efeitos nocivos da associação do álcool com a direção, mas parece que as mortes de trânsito só acontecem nas ruas de nossas cidades.

Precisamos também cobrar o fiel cumprimento da obrigatoriedade do exame toxicológico para motoristas profissionais, conhecido como teste do cabelo, previsto na Lei nº 13.103, de 2015. A importância dessa medida preventiva justifica-se pelo fato de os veículos pesados representarem apenas 4% da frota circulante, mas respondem por 40% das ocorrências com vítimas fatais nas nossas rodovias.

Na condição de um pai órfão, representando uma gigantesca legião de vítimas de trânsito nesta guerra,...

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO DINIZ - Embora compreenda as dificuldades inerentes às atividades dos motoristas profissionais, ninguém tem o direito de colocar vidas em risco, ainda que seja para cumprir uma jornada excessiva. Essa foi uma valiosa

contribuição do Congresso para a diminuição das tragédias em nossas estradas. É inaceitável dividir este espaço com verdadeiros zumbis do asfalto.

Quando o Poder Público não envida esforços para combater a violência no trânsito, e as fatalidades permanecem engordando as estatísticas, as autoridades envolvidas tornam-se coniventes, cúmplices dessas mortes. E, desta feita, deveriam responder na forma da lei.

Não adianta todo o esforço legislativo se a autoridade que tem o dever de fazer valer as leis não as cumpre. Vou repetir: não adianta todo o esforço legislativo se autoridade que tem o dever de fazer valer as leis não as cumpre. É um recado direto para alguns departamentos de trânsito.

Um mau exemplo é o Detran de São Paulo, que, ao não cumprir a exigência do exame toxicológico, entregou, senhores, nos últimos 30 dias, pelo menos 5 mil carteiras de habilitação para motoristas profissionais usuários regulares de drogas, segundo estimativa do programa SOS Estradas.

Eu, agora, vou ler a última reflexão, para concluir.

Por gentileza.

(Procede-se à execução de música e apresentação de eslaides.)

O SR. FERNANDO DINIZ - Muito bem, mostrei aqui para os senhores alguns dados e falei sobre a violência do trânsito no Brasil. Discutimos sobre o papel de cada um de nós para a minimização dessa tragédia. Vimos a enorme quantidade de mortos e feridos, além dos altos custos financeiros e sociais dos atendimentos às vítimas. Mas ainda não falei tudo.

Embora tenha percebido que o conteúdo foi bem compreendido por todos, não tenho a certeza de se perceberam o forte conteúdo emocional do nosso tema. Existe um fato que não está contabilizado nessas estatísticas e que nos ajudará nessa tarefa: a dor emocional de perder quem se ama numa ocorrência de trânsito.

O que vocês sabem dizer sobre isso? Suponho que muitos aqui não têm uma resposta pronta para essa pergunta. Assim eu vou tentar ajudá-los.

Peço, por favor, que todos fechem seus olhos. Imaginem, agora, que acabamos de perder um ente muito querido para a violência do trânsito. Agora imaginem que essa pessoa pode ser um irmão, uma irmã, um filho, nossa mãe ou nosso pai. A partir deste minuto, eles simplesmente não estarão mais perto de nós, nem nos próximos natais, nem nas festas de família, tampouco naquela rotina chata de todos os dias. Como será viver sem eles para o resto de nossas vidas? Dificilmente saberemos avaliar a extensão do vazio no peito por não tê-los nos momentos de decisão que a vida nos exigirá. Quando conquistarmos algo há muito esperado, nenhum deles poderá nos dar os parabéns. Quando fracassarmos, também não haverá a palavra justa de consolo que eles costumavam dizer. E como isso era importante! Também será um golpe poder vê-los apenas nos sonhos. E esses sonhos serão dramáticos e reais, e dificilmente chegarão ao fim, pois a emoção intensa nos fará acordar. Vamos tentar voltar ao sonho, mas sem sucesso. Poderemos sentir uma imensa saudade deles quando menos se espera. Em alguns dias e vamos buscá-los no pensamento. Em outros, faremos um enorme esforço para não lembrar, mesmo que a imagem venha a nossa mente por algum estímulo.

Passados alguns anos, ainda sentiremos enormemente a falta deles. Então, teremos compreendido que falar da violência do trânsito não é somente discutir números, realçar tragédias, o horror, o sangue, os carros amassados ou as sirenes das viaturas tocando - momentos estes que são assustadores, mas certamente passageiros. É algo absolutamente duradouro que levaremos até o fim.

Viver com ausência definitiva é conviver com as lembranças eternas. A morte, senhores, não é maior perda da vida. A maior perda da vida é aquilo que morre dentro de nós enquanto vivemos, quando nos omitimos em relação aos nossos direitos.

Portanto, respeitem a vida alheia. Sejam felizes, amem. Uma pessoa feliz não tem o melhor de tudo, mas torna tudo melhor. Podem abrir, agora, seus olhos.

São 13 anos que separam essas duas fotos.

Que Deus acompanhe os passos de todos vocês em todos os dias de suas vidas!

Meu nome é Fernando Diniz e eu sou um pai órfão de filho. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Só se sabe a dor da perda de um ente querido quando se ouve essa forma como o Fernando se expressa, não só com sede de justiça e de procedimento do setor público, mas, principalmente, no grande amor que ele tem e que demonstra pela sua família. E, por essa perda irreparável, ele expressa, com todo o seu coração, a dor de milhares e milhares de brasileiros que diariamente - quem sabe neste exato momento? - podem estar também passando por esse mesmo sofrimento.

Vamos agora ouvir o nosso próximo convidado, Ricardo Xavier, que é Diretor-Presidente da Seguradora Líder, responsável pelo Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres.

Ricardo com a palavra, por favor.

O SR. RICARDO XAVIER - Muito bom dia a todos!

Antes de mais nada, gostaria de agradecer este honroso convite da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa. Senador Telmário Mota, é uma honra para nós estarmos aqui. Gostaria de transmitir nossos agradecimentos também ao Senador Paulo Paim.

Depois de ouvirmos todos esses aspectos abordados pelo nosso amigo Fernando Diniz, parceiro nessa luta contra essa tragédia que assola o trânsito brasileiro e da qual a gente é testemunha diária, criticamente, aqui no Brasil, País que apresenta um dos índices mais elevados de mortalidade no trânsito, se não me engano, o quinto do mundo...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO XAVIER - Terceiro. Então, é disso que nós estamos falando.

Nós, da Seguradora Líder, vamos procurar trazer aqui um pouco de elementos para a contribuição sobre essa discussão em relação ao projeto de lei do Senador Cristovam Buarque que, na verdade, traz um agravamento da pena para o crime que provoque vítimas fatais de acidente de trânsito envolvendo motorista alcoolizado. Nós, da Seguradora Líder, convivemos com essas repercussões diariamente, uma vez que, justamente, promovemos a indenização em caso de acidente de trânsito, independentemente de em que situação venha a ocorrer.

Primeiramente, vamos contextualizar o que é o seguro DPVAT para que a gente possa, então, discorrer sobre os elementos que nós podemos trazer para contribuir com essa discussão.

O seguro DPVAT é um seguro de responsabilidade civil que cobre dano pessoal decorrente de acidente de trânsito. Ele indenizará, seja motorista, passageiro ou pedestre que venha sofrer qualquer lesão em decorrência de um acidente de trânsito. No caso de vítimas fatais, essa indenização é paga aos herdeiros legais.

As coberturas desse seguro estão hoje fixadas em lei. É de R\$13.500,00 por pessoa vitimada em caso de morte. É paga aos herdeiros legais, dividida entre eles. Até R\$13.500,00, no caso de invalidez permanente, proporcional à lesão que essa pessoa venha a sofrer. E de até R\$2.700,00, a título de reembolso de despesas médicas que a vítima tenha de desembolsar para o seu tratamento.

Esse seguro tem uma característica muito singular: é um produto bastante original, desenvolvido aqui no País, e adequado à nossa realidade socioeconômica e às dimensões continentais que o País tem. Ele, podemos dizer, é a única modalidade de seguro que dá cobertura a toda e qualquer pessoa em território nacional que venha a ser vítima de acidente de trânsito. Não existe nenhum seguro que tenha uma cobertura tão abrangente quanto essa. Os beneficiários são as vítimas fatais em decorrência desse acidente, como a gente explicou. Ele indeniza, individualmente, cada uma das vítimas no acidente de trânsito.

Uma das características que, efetivamente, o tornam de uma importância social muito grande é que não há apuração da culpa em caso de acidente. Então, ele irá indenizar qualquer pessoa que venha a sofrer um dano decorrente de acidente de trânsito. Ele terá direito a receber a indenização e não precisará apurar a culpa. O processo de apuração da culpa, no caso, exige uma série de procedimentos periciais e tudo o mais. No caso, o seguro DPVAT vai, justamente, prover à família e à pessoa uma reparação rapidamente. Ele independe da quantidade de acidentes em que o veículo esteja envolvido ao longo do ano e vigora no período civil de 1º de janeiro a 31 de dezembro.

Hoje, para que possamos promover esse atendimento a todas as vítimas no País, temos 8.609 pontos de atendimento espalhados por todos os Municípios do País, justamente para facilitar o acesso das vítimas.

É bastante curioso esse seguro. Toda a distribuição dos recursos arrecadados é regulamentada por lei ou por resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados. Então, nós operamos esse seguro através de um consórcio de 78 seguradoras. Está assim definido na regulamentação que ele deve ser operado, justamente para facilitar a que as pessoas tenham acesso sem terem de identificar qual foi o veículo que causou ou qual foi a seguradora que emitiu a apólice e que dará essa cobertura. Então, basta à vítima procurar qualquer seguradora que faça parte do consórcio e dar entrada.

Além disso, a importância social desse seguro também é que 50% dos recursos arrecadados na boca do caixa vão diretamente para o Tesouro Nacional; 45% vão para o Fundo Nacional de Saúde, para custear o tratamento das vítimas de acidente de trânsito nos hospitais públicos e conveniados; 5% vão para o Denatran, para que ele venha a promover ações de prevenção e redução de acidentes de trânsito; e os outros 50%, então, são utilizados seja para o pagamento de indenizações seja para custear propriamente a operação. Para vocês terem uma ideia, 42,55% dos recursos arrecadados

são para pagamentos de indenizações. É menos do que aquilo que vai para o SUS para, justamente, financiar o tratamento das vítimas de acidente de trânsito. Então, ele tem uma importância. Além de dar cobertura ampla e total a qualquer vítima de acidente de trânsito, ele supre também de recursos o SUS.

Nós estamos aí falando de recursos. Se olharem para os últimos 10 anos, R\$27.674 bilhões foram repassados ao SUS para essa finalidade, enquanto o Denatran recebeu R\$3 bilhões para promover essas ações de prevenção e redução de acidentes de trânsito. Infelizmente, sabemos que são contingenciados anualmente esses recursos.

Bem, os preços cobrados para o oferecimento dessa cobertura de seguro são estabelecidos pelo Conselho Nacional de Seguros Privados. Anualmente, em função da frequência de ocorrências e do volume de indenizações, eles definem o preço.

Temos uma novidade este ano, por conta de uma alteração legislativa que não houve no ano passado: a inclusão dos ciclomotores na regulamentação e no licenciamento dos veículos. Então, a partir de meados de 2015, já em 2016, os ciclomotores - que são aqueles veículos abaixo de 50 cilindradas, que proliferaram de forma bastante expressiva no País - passaram também a ter a cobertura de seguro DPVAT.

Só para complementar esse aspecto, a apólice do seguro faz parte do documento do veículo, que é distribuído pelos DETRANs, através de uma parceria que nós temos com todos os DETRANs. Acompanha o documento do veículo.

Os números, de um modo geral, do ano de 2015 - podemos mostrar aí -, foram R\$8,6 bilhões. Desses, R\$4,3 bilhões foram repassados à União. Os demais recursos foram utilizados, ou seja, R\$3,381 bilhões foram utilizados para o pagamento de indenizações; R\$608 milhões na constituição de reservas. No final das contas, o resultado operacional foi negativo. Foi preciso haver um pouco de resgate de reservas justamente para isso. O resultado que fica para os consórcios é de 1,2%. Então, realmente, ele é totalmente regulado pelo Conselho Nacional de Seguros Privados, que define a destinação desses recursos.

Bem, em relação às indenizações, podemos falar agora um pouco de números. No ano de 2015, pagamos 652.349 indenizações. Isso significa 1.812 indenizações por dia, sendo que houve 116 mortes por dia. Então, o trânsito do Brasil provocou a morte de 116 pessoas por dia no ano de 2015, pelo menos foi isso o que nós pagamos.

O que podemos perceber, já pelo primeiro ano desde a criação da Seguradora Líder, em 2008, é que houve uma redução no volume de indenizações pagas em todas as coberturas. Nós já vínhamos vendo uma redução na cobertura por morte. Pela primeira vez houve na cobertura por invalidez permanente e para despesas médicas. Como vocês podem ver, há uma pequena redução. Atribuímos isso, pelas... Na cobertura de morte, nós já vínhamos atribuindo isso às diversas evoluções que vêm sofrendo o próprio veículo condutor, através do uso do cinto de segurança no banco da frente, no banco de trás, de veículos mais bem protegidos, com ABS, com *airbags*. Tudo isso vem reduzindo a mortalidade, além das próprias evoluções legislativas, das quais vou falar mais adiante, como a Lei Seca, a Lei do Descanso e uma série de outras evoluções que estamos tendo.

Mas houve também um refreamento da economia. A retração que a economia teve, já no ano de 2015, aponta esse reflexo. Nós temos uma redução na produção de veículos e uma redução bastante significativa na produção de motocicletas. Hoje, o principal elemento causador de danos pessoais é o uso da motocicleta.

Esse é o perfil, basicamente, da vítima do trânsito. Essa é uma contribuição que a gente procura dar: 74% das vítimas indenizadas, em 2015, foram homens; 26% mulheres. E a questão da idade. Se vocês olharem bem de 18 a 44 anos, nós temos aí cerca de 70% das vítimas,...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO XAVIER - ... estão concentradas nesse segmento, quer dizer, justamente o segmento da população economicamente ativa, que produz e sustenta a família. Essa é uma conta que cai, no final das contas, em toda a sociedade, seja na Previdência Social, seja na saúde pública.

As indenizações também, um outro perfil que nós trazemos aí: hoje a frota de veículos em circulação no País, cerca de 27%, é de motocicleta. Entretanto, respondem por 76% das indenizações pagas em 2015. Então, nós temos aí realmente o agravamento da situação no trânsito com a circulação das motocicletas.

Nas regiões que mais apresentam justamente esse desvio, nós temos hoje as regiões Nordeste e Norte extremamente agravadas no que diz respeito a volume de indenizações pagas. Se vocês olhassem proporcionalmente à frota, a proporção seria muito menor. Hoje o Nordeste responde pelo maior volume de indenizações pagas em 2015.

Aí nós temos a distribuição da morte por Estado. Nós temos, então, a região Sudeste representando 38% das indenizações pagas em 2015 por morte; a região Nordeste, 28%; Sul, 16%; Centro-Oeste, 10%; e a região Norte, 8%.

No caso da cobertura de morte, como a maior frota é de automóveis, acaba que a influência da motocicleta é um pouco menor na cobertura de mortes. Ela é muito mais forte na invalidez permanente, porque a frequência de acidente é muito grande e o acidente envolvendo motocicleta muitas vezes provoca efetivamente uma invalidez na vítima.

Bem, temos aí estudos que mostram o custo médio do acidente. O acidente, se vocês virem, é um peso na economia muito grande. No caso do ônibus, chega a R\$64 mil por acidente; no caminhão, R\$45 mil; no automóvel, R\$9,8 mil. Isso aí de custo envolvido diretamente, sem ver o impacto na Previdência Social. Para vocês terem uma ideia, o custo...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO XAVIER - ...chega a R\$40 bilhões, segundo estudo do IPEA em 2012, ao ano. É disso que nós estávamos falando.

Nós estamos verificando, ao longo do tempo, uma pequena involução positiva, vamos assim dizer, na morte ao longo do tempo. E a que se atribui isso? O que nós temos verificado: você veja que, em 2012, havia 60 mil indenizações pagas por morte e, em 2015, pagamos 42,5 mil indenizações por morte.

Além das próprias evoluções que temos tido nos veículos em circulação, temos aí as alterações legislativas, muito importante contribuição que tem sido feita. Temos o exemplo da Lei Seca, que, em junho de 2008 - está aqui um representante da Lei Seca, o Deputado Hugo Leal -, veio trazendo a inovação do combate ao uso do álcool e direção. Essa lei, logo que entrou em vigor...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO XAVIER - ...ela promoveu um primeiro resultado e o seu aperfeiçoamento ao longo do tempo veio trazendo mais ainda contribuições. Em 2008, você efetivamente trouxe a alcoolemia zero; depois, houve aumento do valor das multas e agravamento das penalidades; e, depois, agravaram-se as penas de crimes de homicídio no trânsito. Então, com isso, nós conseguimos verificar na curva de morte, realmente, uma redação expressiva em termos de grau. Em termos de números, não tão expressiva, mas certamente muito importante e significativa para o resultado. Então, atribuímos isso efetivamente à Lei Seca.

Além disso, temos outras questões que foram faladas aqui pelo amigo Fernando Diniz com relação ao uso de drogas por motoristas profissionais. Temos uma pesquisa que indica que cerca de 50% dos caminhoneiros usam ou usaram drogas. O Programa Volvo de Segurança do Trânsito registrava aí um número de 62.851 acidentes em 2012. E posteriormente viemos a ver uma redução nisso, com a introdução da Resolução nº 460, de 2013, que combate o uso de drogas. E tivemos também a Lei do Descanso, que veio proporcionar também uma redução, ao longo do tempo, dos acidentes envolvendo motoristas profissionais. Em 2008, nós tivemos 123.291. Esse número vinha crescendo até 2011 e, já em 2012, com a entrada em vigor dessa lei, da Lei do Descanso, já começamos a perceber uma redução nesses números.

Portanto, acho que, ao final das contas, é com isto que podemos aqui contribuir para essa discussão: efetivamente apoiar. Achamos que toda iniciativa que venha promover aperfeiçoamentos na legislação, que venha aumentar o grau das penalidades será certamente uma contribuição para que a gente continue a ver essa redução.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Bom, então, essa foi a fala do companheiro Ricardo Xavier, que contribuiu mostrando os números. Vejam que, às vezes, a questão, os dados dele, naturalmente, as informações foram todas em cima daquilo que foi recorrido, mas alguns lugares, por exemplo, alguns centros hoje já têm escritório para ajudar uma vítima, mas, às vezes, outros locais, não. Imaginem a quantas vítimas, às vezes, não chegam essas informações! Mas, em cima dos dados que ele nos informou, rapidamente, fiz uns cálculos: 116 mortes/dia em 2015 são cinco mortes por hora, o que representa quase 43 mil mortes/ano. É uma guerra violenta ainda.

As modificações na legislação mostraram uma curva de redução nos dados estatísticos, mas ainda muito tímida. Então, é preciso que, realmente, a gente se aprofunde mais na legislação. E estamos vendo que, mesmo com essas orientações educativas ou mesmo com a fiscalização, em tese, ainda precisamos de uma lei mais rigorosa para que as pessoas sintam que a vida é mais importante do que o abuso.

Um ilustre convidado nosso, o Deputado Hugo Leal, que acaba de nos honrar com a sua presença, vai concluir a fala dos nossos convidados.

Concedo a palavra ao Deputado para também contribuir com esta nossa audiência.

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - Bom dia a todos. Bom dia ao Presidente, Senador Telmário.

É uma satisfação poder estar aqui novamente no Senado, falando de um tema que, para mim, é extremamente relevante.

Agradeço a presença da minha colega Deputada Christiane Yared, do Paraná, também uma das principais incentivadoras deste debate, deste trabalho, e dos amigos que se encontram aqui.

Eu digo que a família trânsito é uma família que nós já conhecemos há tanto tempo, porque a gente tem permanentemente se encontrado, mas tenho visto também que a gente tem avançado em alguns pontos, não é, Christiane? Eu acho que nós temos conseguido algumas coisas a duras penas - a duras penas para nós, mas as duras penas tinham que ser para as pessoas que provocam os acidentes.

De qualquer forma quero agradecer por essa oportunidade de falar e vou ser bastante breve.

Quero também cumprimentar o Ricardo Xavier, da Seguradora Líder, DPVAT; meu amigo Fernando Diniz, também, de longa data - nós nos conhecemos lá do Rio de Janeiro, ele tem um trabalho brilhante -; e os demais que se encontram aqui, da família trânsito, o David, o Rodolfo Rizzotto, e todos que estão atuando nesse segmento.

Senador, aqui eu digo que os chamados são sempre os mesmos, são sempre os mesmos com a vontade renovada. A cada ano, a cada dia que passa, a cada semana a gente imagina que pode produzir um material melhor para poder reduzir os acidentes de trânsito.

Eu queria iniciar aqui, eu acho que alguns pontos já foram mais do que falados, repisados aqui, mas é importante registrar que nós estamos vivendo a década mundial das ações de segurança de trânsito de 2011 a 2020. Não é por acaso, Senador, que há, sim, um foco do mundo preocupado com relação a essa questão da acidentalidade, das mortes no trânsito.

Então, aqui está uma projeção. Pelo aumento projetado sem nenhuma ação, nós chegaríamos a mais de dois milhões de pessoas que perderiam a vida no trânsito no mundo.

Aqui a situação atual, que já está hoje estável, e a redução projetada: cairia aí para abaixo de um milhão de pessoas que perderiam a vida no trânsito. Mesmo assim é um fator muito relevante.

Mas é importante dizer que nós não estamos sozinhos nessa luta, não é uma luta só do Brasil. Nesse caso, os BRICS - Brasil, Rússia, Índia e China - são infelizmente também um dos que têm maior número de acidentes de trânsito. E isso é uma orientação da Organização Mundial da Saúde, da OMS, e também da ONU. Foi um documento tirado em 2009. Eu tive a oportunidade de discutir isso ainda em Moscou - o Fernando Diniz estava lá também e eu acho que a Christiane Yared estava, em 2009...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - Não, não estava não. Você estava? Não. Estava lá a Diza Gonzaga - Diza Gonzaga.

Então esse é um assunto que a gente diz que não é um aqui de Brasília ou do Rio de Janeiro; é um assunto do Brasil todo. É uma grande preocupação do Brasil; é uma grande preocupação da área de saúde - acho que o mais relevante é isto, não é uma questão só de discussão de trânsito -; e fundamentalmente também da área de previdência.

Aqui os números já foram mais do que passados: 1,250 milhão de pessoas mortas por ano no mundo; a primeira causa de morte de jovens entre 14 e 29 anos, no Brasil são mais de 40 mil mortes. Tivemos uma estabilização, tivemos uma redução na estabilização, o Ricardo já mostrou, e esses números infelizmente são bem característicos do que tem acontecido.

Há algumas evoluções - e eu tenho que registrar aqui o papel da gloriosa Polícia Rodoviária Federal, que tem feito um esforço hercúleo para poder ter, nas nossas rodovias, uma situação de acordo com o trabalho dela, com a redução dos acidentes -, mas aí, sim, o Brasil é o país com a maior quantidade de mortes por habitante na América do Sul. E aqui temos que os acidentes de trânsito que envolvem o consumo de álcool são os responsáveis por 60% das mortes, ainda quanto a dados de 1997.

Bom, eu queria deixar clara aqui essa circunstância, e eu já estou no meu nono ano de mandato parlamentar, que é uma das...

Gostaria de cumprimentar o Senador Cristovam Buarque - muito obrigado! -, que é o autor do projeto. E eu vou exatamente entrar agora nessa seara, nessa fala.

O nosso Código é de 1997; vai fazer, ano que vem, 20 anos - no ano que vem, o Código de Trânsito fará 20 anos! E uma das questões bem delicadas que veio sempre foi essa questão do álcool e direção. Na edição do Código, em 1997, constou o 165 e o 306, que eram dois dispositivos que manifestavam, primeiro, o 165, que dizia que acima de 06 seria estabelecida uma punição administrativa; e o 306 dizia que expor a dano potencial ou à incolumidade outrem, se estivesse dirigindo o carro de forma desconectada, sem habilidade, ou colocando em risco a vida das pessoas... Essa era a inteligência legislativa desses dois textos.

Tivemos em 2006 - ainda não era Deputado - a Lei 11.275, que mudou a questão do agravante do 302; isso foi em 2006. Já como Deputado, aqui na Câmara dos Deputados, houve uma edição de uma medida provisória, a Medida Provisória 415.

E essa medida provisória, em 2007 - final de 2007, início de 2008 -, previa a proibição da venda de bebidas alcoólicas nas rodovias federais. Esse era o foco da Medida Provisória 415.

Ao chegar à Câmara dos Deputados, no debate - eu estava como Vice-Presidente da Frente Parlamentar, e o Presidente era o Deputado Beto Albuquerque, também um entusiasta nesse tema e que sempre atuou na redução dos acidentes -, nós discutimos. E tínhamos uma grande preocupação, quer dizer, a simples proibição da venda não seria o objetivo principal a ser atingido, porque nós não estávamos ali proibindo a venda nas rodovias federais. Como é que se faria com a venda nos postos de gasolina? Como é que se faria com a venda nos outros restaurantes? Muitas rodovias federais hoje, especialmente também aqui em Brasília, são praticamente vias urbanas, passam dentro de cidades. E em quantas não acontece isso? Como é que se estabeleceria esse conflito? E via-se que o foco não era esse.

Aí, passamos a discutir o seguinte: por que não introduzir nessa medida provisória, através de um projeto de lei de conversão, outro conceito, que seria o conceito da alcoolemia zero? Esse conceito da alcoolemia zero, inclusive no momento em que se passou a discutir... Registro aqui, sempre fiz esse registro, e vou continuar fazendo, que tive o apoio, quer dizer, a manifestação de duas entidades, tanto da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), como da Sociedade Brasileira de Alcoologia, discutindo a questão da dosagem. Essa questão da dosagem foi um padrão internacional, mas nós não precisamos seguir essa dosagem, essa padronagem; pode-se colocar zero. E ainda foi com resistência do Ministério da Saúde que, à época, não entendia que a alcoolemia zero poderia ser um conceito a ser trazido pela legislação brasileira. Mesmo assim, nós colocamos.

Qual foi o grande diferencial da Lei Seca, também pela experiência que eu tive como executivo de trânsito lá no Rio de Janeiro? No momento em que o indivíduo era abordado, segundo um conceito ainda de 1997, se ele estivesse com sinais notórios de embriaguez, pelo conhecido termo "sinais notórios de embriaguez", ele poderia ser conduzido pela autoridade, encaminhado; mas, se ele se recusasse, se, ao se apresentar a ele o bafômetro, ele se recusasse a fazer o teste, não acontecia nada com ele, absolutamente nada, nem punição administrativa, absolutamente, nada; só se ele estivesse em altíssimo grau de embriaguez,...

(Soa a campanha.)

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - ... ou se estivesse conduzindo veículo, expondo pessoas a perigo de dano. Então, o objeto do 306, a ação do 306 tinha que ser o foco objetivo, o crime objetivo. E, no 165, ao recusar, mesmo se o fizesse, só seria punido se estivesse acima de 06.

O que é que nós fizemos, então, na discussão da Lei 11.705? Nós trouxemos o conceito da alcoolemia zero para a punição administrativa no momento em que ele se recusasse a fazer o teste. Então, passou a haver uma punição, e isso foi até questionado no Supremo, mas o Supremo até hoje não deliberou sobre a Adin. O Supremo não tem um apontamento com relação à questão criminal, porque nós não condenamos o indivíduo criminalmente, e, sim, há punição administrativa.

Então, naquele momento da Lei Seca, da Lei 11.705, passou, na abordagem, a existir outro viés. E, entre aspas, "essa pequena modificação" levou a todo esse debate da Lei Seca, que chegou aonde chegou. Isso, porque, ao fazer a abordagem de um indivíduo, e aí não necessariamente precisa estar ocorrendo perigo de dano, pode-se fazer a abordagem de acordo com o 277, que menciona essa questão de sequencial, que possa ser feita a fiscalização de rua. No momento em que se faz essa modificação, e, na abordagem a pessoa se recusa, por um entendimento de doutrina criminal com relação a que o indivíduo não é obrigado a fazer prova contra si mesmo, um derivativo do Pacto de São José da Costa Rica, ao recusar, é retirada dele a sua carteira de habilitação,...

(Soa a campanha.)

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - ... o veículo só pode ser conduzido por alguém que tenha condições de dirigir com habilitação também, e ele sofre uma punição.

Com aquela punição naquele momento, começou a haver os desdobramentos. É impressionante que, com isso, o impacto da lei, quando ela entrou em vigor, em junho de 2008, foi muito grande. Passaram-se seis meses, e as pessoas tentavam entender o que estava acontecendo.

E houve uma redução bem grande dentro desse período de seis meses da vigência da lei. E depois as pessoas foram vendo que as abordagens não estavam sendo interpretadas da forma mais correta. E veio, então, a discussão do conceito de não fazer provas contra si mesmo. Mas, de qualquer forma, a mudança da punição imediata, mesmo do ponto de vista administrativo, foi o grande diferencial que nós podemos apontar para essa questão da Lei Seca.

O 306, que já é do crime, fala do crime de dirigir sob o efeito de substâncias psicoativas. Nessa modificação, já estava caracterizado, dizendo o seguinte: só se ele estivesse com grau acima seis decigramas de álcool por litro de sangue que ficaria caracterizado o crime, ou seja, ele poderia recusar. Não há como fazer a prova, mas ele poderia, sim, antes da recusa,

já sofrer a punição administrativa para não sair impune, mesmo sabendo que ele tinha consumido algum tipo de álcool ou droga. Bom, a lei entrou em vigor, houve muitos debates. O Rio de Janeiro, e eu tenho orgulho de dizer, foi um dos Estados que mais aplicou; criou um programa de Governo; aliás, um programa que posso dizer mais do que de Governo, um programa de Estado chamado Operação Lei Seca, que entrou em vigor em maio de 2009, ou seja, basicamente...

(Soa a campanha.)

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - ... quase dez meses depois dessa experiência. Então, desde 2009, o Rio de Janeiro tem essa operação, como uma ação de Governo com relação a essas abordagens.

A operação do Rio se consolidou e deu certo porque não é uma operação só da Polícia Militar, mas da Polícia Militar, da Guarda Municipal, do DETRAN e também da Polícia Civil. Nós temos trabalhado muito para colocar a Polícia Civil nessas operações, pela questão da perícia. E isso começou a apresentar resultados.

Eu pergunto por que vem a Lei nº 12.760, chamada, entre aspas, de "Lei Seca 2". Por quê? É isso que eu repito: temos de ter muito cuidado com as modificações legislativas. E eu posso dizer que eu sou o principal entusiasta desse aperfeiçoamento. A Lei nº 12.760 só veio a entrar em vigor por o STJ (Superior Tribunal de Justiça), em algumas decisões e em uma decisão que ficou como um caso emblemático, ter decidido que, como o art. 306 falava que para haver a embriaguez no volante tinha que estar constatado haver 6dg de álcool por litro de sangue - e o entendimento dele foi por maioria, não por unanimidade do Pleno -, como a letra da lei fala somente no 6dg ou equivalente, o que não seria no bafômetro... Nós entendemos que havia necessidade de mudar o art. 306 para - o que é óbvio dentro do Código de Processo Penal - ampliar para outros meios de provas a serem produzidas, ou seja, abordagem, análise do bafo, indícios efetivamente de álcool ou outra substância psicoativa. Houve essa modificação muito mais por uma interpretação do Superior Tribunal de Justiça nesse dispositivo.

Então, o cuidado que nós temos que ter numa apreciação legislativa não é simplesmente do aspecto positivo que pode ser inserido na sociedade, mas, sim, da percepção da sociedade e, principalmente, dos tribunais. Se nós geramos um conflito jurisprudencial muito grande, em vez de produzirmos o resultado que é o enquadramento desses ilícitos, nós podemos produzir um resultado diferente, liberando dos ilícitos algumas pessoas que estão nesse conflito de normas. Isso é extremamente delicado.

Houve a Lei nº 12.761, que agravou o art. 302 e o art. 308 - agravante pelo resultado de lesão... Não, é a Lei nº 12.971, há um erro ali - Dias, desta vez, você falhou, vou fazer só uma advertência, não vou dar multa, ou é multa leve, não é ainda média, não. Ali é a Lei nº 12.971, de 2014, aqui, embaixo, também foi uma modificação recente que nós fizemos. Nós fizemos essa modificação também, agravando a pena do art. 302 e do art. 308, que era a questão do racha. Aqui é assim: incluiu o §2º no art. 302, para prever que a pena de dois a quatro anos prevista nesse artigo, no caso de o condutor estar sob influência de álcool, será de reclusão; no homicídio culposo, do art. 302, é de detenção, com os mesmos dois a quatro anos; retorna-se a controvérsia de 2006, a discussão está principalmente no fato de que pode haver entendimento de que matar no trânsito é apenas crime culposos.

Depois, houve o PL 5.568, de 2013, que é o PL que chamamos de "Não Foi Acidente". Nós fizemos essa modificação também. A autora aqui é a Deputada Keiko Ota. A Deputada Christiane Yared participou desse debate intensamente lá na Casa.

E há ainda duas modificações legislativas na Medida Provisória nº 699, que está aqui, no Senado, que é a modificação do art. 302, ampliando a questão do agravante; e também o PL 8.085, em que emenda iguala o art. 306 ao art. 308.

O que eu quero dizer com isso, Presidente e o autor do projeto, Senador Cristovam Buarque? Por óbvio, nós temos uma grande preocupação de fazer essa interpretação. Eu talvez seja aqui - repito - o maior entusiasta para se poder dar a maior pena possível, só que nós temos que manter a simetria do nosso processo penal, porque nós não podemos ser mais realistas que o rei.

Se ocorrer um episódio desse de tentarmos fazer uma legislação mais severa, como é o caso aqui, que é o desejo de tornar crime hediondo, nós podemos, em vez de estar ajudando, estar contribuindo para poder liberar aqueles que hoje já respondem a processo. Isso é extremamente delicado. Nós temos essa preocupação. Já fizemos vários debates na Câmara dos Deputados com o Ministério Público, com a Justiça, para poder interpretar essas modificações. E nós estamos nessa proposta modificativa.

Eu acho que todo o esforço que está sendo feito, inclusive aqui, no Senado - e eu elogio mais uma vez o trabalho da Comissão de Direitos Humanos-, é excepcional, porque a sintonia entre Câmara e Senado é fundamental para que possamos avançar ao invés de retroagir.

Já encerrando, falando especificamente do PLS 01, de 2008, ele acaba com o crime de embriaguez do art. 306, que é bem arriscado no meu ponto de vista. E a questão em jogo é o aumento de pena. Se tivesse que modificar para crimes hediondos, teria que mudar a Lei nº 8.072, não especificamente o Código de Trânsito. Aí a proposta que estamos fazendo é revogar - isto aqui é uma proposta, inclusive, do Ministério Público que atua no segmento de trânsito - o §2º do art. 302, que hoje já está na Medida Provisória nº 699, que está aqui, no Senado. O texto atual leva à interpretação de crime culposos, afastando dolo eventual. Por isso, ele tem de ser revogado. Já está proposto e já foi aprovado na Câmara dos Deputados, agora está no Senado. Então, isso já nos ajudaria. E propomos incluir parágrafos no art. 306, que é embriaguez, para agravar a pena de reclusão no caso de lesão ou morte para ter dolo. Já há uma emenda no PL 8.085. Ou propomos alterar o PL que chamamos de Não Foi Acidente, que está aqui no Senado também. É o PL 5.568/2013, mas não sei o número aqui, no Senado. A alteração seria retirar o art. 302 e incluir novos parágrafos no art. 306. Nós vimos que essas modificações aqui, depois de muito debate, de muita discussão, analisando a jurisprudência, são as necessárias para que tenhamos uma legislação que não atrapalhe o sistema jurisprudencial já consolidado, mas que, no futuro, também não seja permissiva com as circunstâncias com que nos deparamos, em que o acidente de trânsito se torna apenas um acidente. E acidente de trânsito não é acidente, principalmente quando envolve esses fatores. Acidente de trânsito passa a ser homicídio de trânsito. Eu tenho repetido, assim como a Deputada Christiane Yared e outros Deputados na Câmara, que nós temos que parar com essa de trabalhar com o acidente apenas como um fator eventual. Em vários casos, isso passa a ser um homicídio, às vezes, homicídio doloso, da forma como as pessoas atuam, sem cuidado com a vida, a vida delas e a vida das outras pessoas, o que é o mais absurdo.

Senador, só para encerrar, a proposta que vamos deixar aqui é a nova redação ao art. 306, colocando no §4º lesão corporal leve, com reclusão de 2 a 6 anos; no §5º, lesão corporal grave, com reclusão de 3 a 6 anos; e, no §6º, morte, com reclusão de 5 a 10 anos. Em todos os casos, as circunstâncias demonstraram que o agente não quis o resultado, mas assumiu o risco de produzi-lo (dolo eventual). Isso sem prejuízo das outras penas previstas nesse artigo. O que nós estamos propondo, ao final de muito debate e de oitivas tanto com o Ministério Público como com magistrados, acompanhando a jurisprudência do STJ e já a manifestação do Supremo Tribunal Federal com relação ao crime em abstrato e não crime objetivo, é isto aí que contempla o projeto do Não foi Acidente, que é de uma ONG de São Paulo, que tem esta pretensão: tirar o §2º do art. 302 e, ao retirar o §2º do 302, nós damos muito mais efetividade a essa circunstância de encerrar esse conceito de que todo crime de trânsito é culposos.

Essas são as modestas contribuições. Nós já fizemos esse debate na 699 e na 8.085 e, obviamente, nós estamos aqui dispostos também, no PLS 2.008, a fazer as adequações que sejam necessárias, mas que possam surtir efeito, principalmente dentro do ambiente jurídico.

Essas são as minhas palavras.

Agradeço a oportunidade. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Eu agradeço também ao Deputado Hugo Leal pela belíssima explanação, com conhecimento de causa. Naturalmente, isso só faz o enriquecimento do debate.

Eu quero aqui registrar - pedindo desculpas, Deputada, porque V. Exª estava aí e, por uma falha dos universitários, V. Exª não foi aqui registrada - a presença da Deputada Christiane Yared, que conhece da causa como ninguém, como bem aqui já testemunhado pelo Deputado Hugo, seu advogado.

Eu também quero registrar a presença do autor do projeto, o meu colega e amigo, meu professor, meu orientador. Ele saiu há pouco do meu Partido, mas eu o estou resgatando de volta, Senador Cristovam Buarque.

Inicialmente, eu dei um prazo de dez minutos para cada convidado, mas, como o tema exige e é importante, todos tiveram quase o dobro disso. Então, eu sou Relator, na Comissão de Ética, de um caso de um Senador aqui, e, às 10 horas, é a nossa reunião lá. Antes disso, eu quero ceder a palavra à Deputada, que teria cinco minutos - se pudesse nos ajudar -, e também, depois, ao autor do projeto.

A Deputada tem a palavra.

A SRª CHRISTIANE DE SOUZA YARED (Bloco/PR - PR) - Até menos que isso.

Antes de mais nada, bom dia a todos.

Que bom que nós estamos discutindo isso! Nós temos um problema sério no País: leis que não são cumpridas. Nós temos um problema muito sério no País.

Eu tentei - e o Hugo é minha testemunha - colocar uma emenda em que a alcoolemia, realmente, fosse zero: nenhuma gota de álcool no sangue para quem fosse dirigir. Eu ouvi Deputados me falando que nós teríamos que, então, criar uma pena

de morte, Senador, para quem bebesse meia taça de vinho. Eu falei para ele que a pena de morte já existia, mas ficava à graça dos nossos filhos essa pena de morte.

Meu filho teve pena de morte, porque alguém resolveu beber e dirigir e achou que não teria problema nenhum. Eu sou uma entre milhares e milhares de famílias, eu sou uma das mães. Nós vimos aqui o Diniz, que também tem uma dor desta, que é irreparável, pois não há o que repare isso.

Eu vejo um País e governantes que ainda entendem que a morte no trânsito é fatalidade. Então, quando nós exigimos algumas coisas, não é porque queremos ser mais reais que o rei, é porque nós temos alguns direitos que acabam não chegando a nós. Esse preço é muito alto, e quem paga realmente é a família, que acaba deixando de poder conviver com essas pessoas. E a tristeza é tão assustadora, pois ela acaba entrando nessas famílias que simplesmente se desmancham. Esse pai perde duas vezes: ele perde o filho ou a filha e perde a esposa. A mãe não lava, não passa, não cozinha, não permite mais que o marido toque nela. Ela não quer mais viver! Então, nós temos aí uma disfunção total da família.

Eu acho, sinceramente, que esses números não batem com a realidade, porque eu, por exemplo, tenho uma instituição que atende mais de 500 famílias, e a grande maioria não recorre ao DPVAT. Elas não querem o dinheiro da morte do filho. É assustador. É a grande maioria. A área rural nem conhece o DPVAT. Eu dou palestras na área rural, e é assustador, pois eles nem sabem o que é isso. O filho morre na estrada, eles enterram o filho e pronto, acabou. Nós sabemos que existe a máfia do DPVAT, que é a questão das funerárias, de advogados, que se beneficiam disso tudo. Eu, que sou uma pessoa esclarecida, na hora da morte, quando bateram na minha casa, às 2h30 da madrugada, dois agentes funerários e falaram: "A senhora tem de assinar para liberar o corpo"... Não foi o seu caso, não é, Diniz?

O SR. FERNANDO DINIZ - Na pista.

A SRª CHRISTIANE DE SOUZA YARED (Bloco/PR - PR) - Na pista. Colocaram na mão do Diniz um álbum com caixões para ele escolher... Imaginem? Quer dizer, o pai, com o corpo do filho, abraçado ali, chorando, e o sujeito vem apresentar... Então, é algo muito desumano.

Quando nós queremos endurecer as leis para valer, para valer mesmo...

(Soa a campanha.)

A SRª CHRISTIANE DE SOUZA YARED (Bloco/PR - PR) - ...não é por uma questão de acharmos que somos mais... "Ah, o nosso País!" Existem países em que a alcoolemia é zero, zero. Bebeu, não dirija. Essa coisa de dizer que eu não quis produzir... Qual é o assassino de trânsito que vai dizer que quis produzir alguma coisa? Bebeu um monte, está drogado, em alta velocidade, fazendo racha e vai dizer: "Eu quis produzir, realmente eu assumo." Ninguém vai assumir, isso não existe!

Então nós temos de endurecer as leis, mas nós precisamos aplicá-las, porque não adianta termos o melhor remédio do mundo para curar o câncer; se ele não for tomado, não se resolve nada. Tem de ser aplicado. Então nós precisamos da aplicação das leis, precisamos ter recursos para isso, precisamos que os governos entendam e abracem essa causa.

O Deputado falava nas mortes no mundo: mais de 1 milhão, por ano, de pessoas perdem suas vidas com mortes no trânsito, quer dizer, é o trauma que mais mata, não existe nada que mate igual. Não há guerra que mate isso. E a nossa luta é exatamente esta, Senadores: que nós possamos fortalecer essas leis, esclarecer a sociedade, ter mudança de comportamento, porque se não, o que devemos fazer? Liberar tudo. Já que não funciona nada, vamos liberar. Bebam o que quiserem, matem-se o quanto quiserem. Uma hora vocês vão colher o preço, porque isso está virando um efeito dominó. Está batendo em todas as portas.

Temos, sim, de arrochar as leis e temos de cobrar dos Estados, dos governadores, dos prefeitos, dos DETRANs, dos CONTRANs. Precisamos cobrar que realmente sejam punidos os assassinos e acabar com essa história de que só bebeu um pouquinho. Será que ele só matou um pouquinho? Será que ele só sequelou um pouquinho?

Então, Senadores, nós estamos no caminho certo. Debates são importantes, mas nós precisamos de respostas, porque perguntas, todas as vezes em que nós fazemos audiências públicas, nós temos as mesmas. Os questionamentos são os mesmos. O que nós precisamos é de respostas efetivas que cheguem até a ponta, até a população, até a prefeitura pobre. Tem de chegar lá para que eles tenham conhecimento de causa e possam agir.

Eu agradeço a participação, poder estar expondo aqui, dizendo aos senadores que nós não vamos desistir. Este País é nosso e o país que nós queremos começa em nós.

Muito obrigada. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Obrigado, Deputada Christiane Yared, do PR do Paraná - PR/PR. Eu quero parabenizá-la por essa luta que V. Exª, junto com Fernando e tantos outros que aqui vocês representam, abraça, com muita nobreza, com muita determinação, mas, sobretudo, com muito amor e responsabilidade.

O que hoje vocês estão prevenindo é a dor de alguém amanhã, a dor que hoje vocês estão sentindo. Não tenho dúvida disso, e estamos aqui muito atentos a todas as falas que aqui foram colocadas e que foram da maior importância. O propósito desta audiência é para colhermos essas informações, para amadurecermos...

Pode falar.

A SRª CHRISTIANE DE SOUZA YARED (Bloco/PR - PR) - Senador, eu apresentei agora um projeto, que está sendo acolhido no Senado, que torna o fato de a pessoa manusear o celular multa gravíssima. Ainda a multa é fraquinha, é de duzentos e poucos reais. Devia ser R\$2 mil, R\$3 mil. Se as multas fossem realmente bem pesadas, talvez começaria a mudar comportamento também.

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Para fortalecer essa sua fala, acabei de receber uma informação hoje que 70% dos leitos - dos leitos, aqueles que se salvaram do acidente - estão ocupados com acidentes de trânsito, e a grande maioria é pelo famoso celular, esse que, enquanto eu estou baixando a minha vista para olhar aqui, às vezes, também, no trânsito, está levando as pessoas a vitimarem outras.

Então, V. Exª tem razão, e a gente tem a honra de relatar isso.

Senador Cristovam, autor do projeto, com a palavra.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Um bom-dia. Bom dia a cada uma, bom dia a cada um. Meus agradecimentos ao Telmário, que tomou a iniciativa desta audiência. A simples realização dela, a meu ver, já faz parte da luta contra a violência no trânsito. O simples fato de a gente estar transmitindo isso pela televisão já traz uma contribuição na educação para o trânsito.

Eu quero dizer ao Senador Telmário que eu não saí do Partido dele, saí de uma sigla partidária, entrei em outra sigla partidária, mas continuo no Partido Indigenista, que é o Partido do Senador, o Partido das boas causas, a que somos ligados aqui, independente disso.

Eu estava vendo uma estatística, em algum lugar...

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Já me acalentou, já me acalentou.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Já acalentei.

E estava lembrando que, no mundo inteiro, todos os dias na televisão, fala-se das mortes na Síria - 300 mil, se não me engano, em cinco anos. Aqui a gente tem 300 mil também em cinco anos, que são cerca de 60 mil... Portanto, nós estamos em uma guerra civil do trânsito, sem falar na guerra civil da violência urbana, de criminalidade. E tem de dar um basta nisso.

Cada vez que eu vejo uma motocicleta hoje, meu caro Telmário, eu penso em um *aedes aegypti* - até parece a motocicleta com aqueles mosquitinhos, só que um provoca dengue, o outro provoca lesão na coluna, acidentes e mais tempo ainda em hospital. Não é porque seja ruim a motocicleta, é porque a gente não organizou isso ainda. O mesmo acontece com o carro; o carro é uma arma.

Eu creio que, como Governador, até fiz algumas coisas novas que hoje existem no Brasil, mas talvez a que mais me orgulhe é ter posto ordem no trânsito no Distrito Federal. Coloquei uma placa bem grande em frente ao escritório do Governo, no Buriti, mostrando quantas mortes naquela semana, e a gente acompanhava aquilo; coloquei os pardais, contra a reação de todo mundo naquela época, trouxe do Paraná, mas ninguém havia feito naquela quantidade; por fim, a gente tem a faixa de pedestre que funciona, reduziu a mortalidade, e sobravam leitos de politraumatizados no hospital. Isso é interessante, o setor de politraumatizados que antes, no final de semana, apresentava pessoas no corredor, passou a ter leitos sobrando. E isso traz uma visão diferente da gestão, que alguém está trabalhando. Uma gestão boa é construir hospitais, mas uma gestão melhor ainda é fazer hospital desnecessário. Esta é a boa gestão: em vez de fazer mais leitos, a um custo alto, você mostrar que precisa de menos leito e ter leitos sobrando.

Então, essa ideia do trânsito virou uma obsessão para mim desde aquela época. E eu quero aqui fazer justiça: um dia pediu para falar comigo um alto funcionário da República, do Governo Fernando Henrique, e claro, na dependência financeira que o Distrito Federal vivia do governo federal, quando ele disse que queria falar comigo, eu disse: vou aí agora. Ele disse: "Não, eu que vou falar com você." E eu pensei: só vem coisa ruim por aí, senão ele iria querer que eu fosse lá. Ele veio, sentou e disse: "Eu vim aqui como morador de Brasília. Eu não estou conseguindo dormir com medo de o meu filho chegar ou não vivo de noite, por causa do trânsito." E aí a gente juntou o *Correio Braziliense*, juntou a Rede Globo, a Polícia, todo mundo, fizemos aquele grande mutirão chamado Paz no Trânsito, e eu passei a trabalhar nisso de uma maneira mais enfática, porque trânsito é uma questão de educação.

(Soa a campanha.)

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Foi aí que eu vi: a engenharia de trânsito ajuda, como a engenharia civil constrói escola. Então a engenharia é necessária para tudo, mas é a educação que faz; só que a educação se faz, lamentavelmente ainda, com a transmissão de valores e princípios e, de vez em quando, umas cutucadinhas, umas repressõezinhas. Aí veio essa ideia da repressão no que se refere à lei e veio a ideia, não sei quem me passou, de considerar acidente ou negligência de trânsito por motorista alcoolizado crime hediondo.

Esta audiência é muito boa porque me permite tirar uma dúvida, pelo menos com vocês: isso ajudaria ou não? Essa é a minha pergunta. Essa lei seria mais uma a ser jogada por aí? Faz sentido isso? Estamos vulgarizando o crime hediondo? Porque já me disseram isto: crime hediondo é para Hitler; crime hediondo é crime contra a humanidade. Isso aí não é crime hediondo. A minha pergunta é: isso aí salvaria vidas ou não, dentro do processo de educar o motorista? Esta é a pergunta que eu queria fazer: se essa lei faz sentido do ponto de vista de querer ter uma educação no trânsito, uma educação dos motoristas ou se não faz sentido e vai ser apenas mais uma lei frustrante para todos nós. Ou seja, graças a uma lei como essa, daqui a cinco anos, em vez dos 60 mil, a gente teria uma redução? Ou não teria nenhuma redução? Uma lei inócua é melhor não ser feita. Essa é a única pergunta que eu tenho para fazer a vocês.

O SR. PRESIDENTE (Telmário Mota. Bloco Apoio Governo/PDT - RR) - Como eu falei para vocês, 10 horas eu tenho aquela reunião e, como o Senador Cristovam fez uma pergunta que é muito importante, e eu acho que o Deputado Hugo, a Christiane, o Fernando e o Ricardo querem responder, eu queria convidar V. Ex^a para assumir a Presidência. A nossa equipe técnica está aí, os dados vão ser depois catalogados, os nossos universitários estão ali, com a maior competência, porque são eles que fazem aqui a Comissão de Direitos Humanos, e também irão nos ajudar.

Quero agradecer de coração a todos que vieram, desejar um fim de semana de muita paz e muita felicidade. Sem nenhuma dúvida, fica bem claro que o Senador Cristovam tem como propósito neste projeto reduzir as vidas que são ceifadas. E é esse naturalmente o objetivo nosso também aqui.

Muito obrigado e um bom-dia a todos. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Passo a palavra ao Deputado Federal Hugo, para que responda à pergunta que eu coloquei.

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - Bom, Senador, V. Ex^a já estava aqui, e eu disse que sou um entusiasta de toda modificação legislativa que traga efeito imediato e prático.

Quanto à questão do crime hediondo, a discussão não seria no Código de Trânsito e, sim, na Lei nº 8.072, que é a lei que trata dos crimes hediondos. Infelizmente, eu não sou doutrinador, eu não sou da área do Direito Penal, apesar de militante da área jurídica, mas, hoje, o que acontece é que o crime hediondo passou a ser um depósito para todo tipo de solução. Hoje, você tem um elenco de oito crimes e fatos que se tornaram crime hediondo, com modificações recentes. Exemplo: homicídio, quando praticado em atividade típica de grupo de extermínio; lesão corporal dolosa de natureza gravíssima contra agentes públicos, integrantes do sistema prisional e da Força Nacional de Segurança Pública; latrocínio; extorsão qualificada pela morte; extorsão mediante sequestro e na forma qualificada; estupro; estupro de vulnerável; epidemia com resultado morte; falsificação, corrupção, adulteração ou alteração de produto destinado a fins terapêuticos e medicinais; favorecimento da prostituição ou outra forma de exploração sexual de criança ou adolescente ou de vulnerável. Dentre esses oito itens, nada impediria que a gente chegasse e falasse: tornar crime hediondo o fato em si do homicídio doloso. Não vejo isso no conceito do Direito Penal, não poderia falar pelos penalistas aqui, mas poderia dizer que não vejo aqui, em vista do elenco que há, como introduzir mais um conceito aqui, que seria a questão da alcoolemia ou de alguma substância psicoativa que pudesse provocar um acidente, desde que comprovada a característica dolosa.

Mas eu não sou daqueles que militam que essa simples modificação daria o resultado mais positivo. E vejo e fico muito feliz quando V. Ex^a se manifesta dentro dessa linha, porque a grande preocupação que tenho hoje, com todo o esforço, junto com a Christiane, junto com outros Deputados lá, antes também com o Deputado Beto Albuquerque, junto com todas as entidades, a minha grande preocupação é tornar a lei dura, mas, como disse a Christiane, efetiva, que ela possa ser aplicada para que ela possa estar em sintonia com o que já decidiram os Tribunais Superiores, porque, às vezes, a gente pode colocar uma lei mais dura e acaba, ao invés de ajudar, colaborar, atrapalhando na interpretação que pode ser mais "benéfica" ao réu. Por mais absurdo que possa parecer, na questão penal ocorre isso.

E o que acontece também na questão do trânsito, eu costumo dizer, é que existe na Justiça brasileira - e isso já falei em outros fóruns e vou repetir aqui -, envolvendo o Ministério Público em determinado momento, o que chamo de o espírito de copo, não é o espírito de corpo, não, que é o seguinte: na realidade, você se depara com um processo judicial, e o juiz ou o Ministério Público, ou seja, todo o elenco que estabelece a formação do princípio da ação penal, quando é para discussão de latrocínio, de estupro, de pedofilia, todos esses crimes, eles aumentam a pena e não são econômicos na caneta; detalham

e fazem, porque, com certeza, a quase totalidade dos nossos operadores de Direito, tanto advogados quanto juízes, não são pedófilos, não são estupradores, não são homicidas. Porém, quando acontece o fato do acidente de trânsito, ou do homicídio de trânsito, ou até mesmo dessa abordagem da pessoa que tomou uma dose, duas doses, foi abordada, teve de pagar multa, vai responder por crime, aí ele faz a seguinte avaliação - eu falo isso muito livre aqui, até por ser também da área jurídica, mas por uma das prerrogativas que temos que é a imunidade parlamentar, então, fico muito à vontade -: no momento em que vai decidir uma ação dessa, ele fala: "Espera aí, e realmente eu não sou estuprador, não sou pedófilo, eu não sou homicida, mas, beber e dirigir, isso eu já fiz. Por que eu vou pesar na tinta aqui? Será que não posso estar nessa situação também? Ou o meu filho? Esse negócio de trânsito, não vamos mexer com isso não".

Isso, infelizmente, é um fato. Há uma condescendência, não digo aqui do ponto de vista de denúncia, não, mas há uma condescendência, uma preocupação, dizendo o seguinte: "Espera aí. Crime de trânsito, isso aí não pode ser assim, não. Não pode ser tudo doloso, não." Claro, o crime de trânsito leva a essa interpretação, mas a interpretação fica tão suave que acaba dando essas distorções que nós estamos encontrando.

Então, o esforço, Senador - e eu vou deixar aqui a contribuição que nós já temos feito ao longo desses anos todos e as modificações que já foram feitas, para que a gente possa fazer... Nós estamos aqui, no Senado, com dois projetos que permeiam esse assunto, tanto a Medida Provisória nº 699, que está para ir para plenário, quanto o Projeto nº 5.568, que saiu da Câmara, com possibilidade de a gente fazer essas modificações no 302, no art. 306, sobre a questão do crime, ampliando as penas, que eu, na minha modesta avaliação, acredito que contribuirão muito mais para essa *ratio legis* com relação ao impacto que ela vai ter nos julgamentos do que efetivamente a questão do crime hediondo.

Eu não descarto - essa é avaliação minha, pessoal - que essa possibilidade possa ser introduzida, mas confesso ao senhor que também milito mais nessa linha: será que isso vai produzir o resultado que nós pretendemos? Talvez nós possamos introduzir esse conceito em um outro momento ou no momento em que a Justiça puder permear, porque eu também milito nesta área de que, se você amplia muito a questão do crime hediondo, você acaba banalizando. E aí não é positivo para ninguém.

Eu quero aqui passar às mãos de V. Ex^a, assim como às do Senador Telmário, uma modesta contribuição do que apresentei aqui, com esses dados, com toda a legislação, colocando à disposição a equipe lá da Câmara dos Deputados, da Deputada Christiane, para que nós possamos chegar a esse denominador comum, que eu acho que é importante.

Nós temos, sim, algumas adequações, correções a serem feitas nesses dispositivos que dizem respeito aos crimes de trânsito. Eu acho que são modificações importantíssimas, que podem, sim, surtir resultado. E aí, obviamente, em sintonia com o que já têm decidido alguns tribunais aqui do nosso País. Mas repito: nós continuaremos tendo esta, entre aspas, "resistência", porque é um tipo de crime de homicídio - vamos falar de crime, não vamos falar de acidente. Essa palavra acidente tem que ser banida. Em alguns casos, pode acontecer, mas, infelizmente, alguns casos são homicídios mesmo, são crimes de trânsito e são vistos de forma condescendente, porque pensam: "Hum, eu poderia estar ali também; eu já bebi e dirigi; eu falo ao celular quando estou dirigindo". Ou seja, algumas atitudes, como o senhor disse, muito mais de comportamento, muito mais de cidadania, muito mais de educação. Mas se não houver a punição, também, ninguém se conduz para poder modificar.

Era esta a contribuição que eu queria deixar.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Obrigado, Deputado. E obrigado por chamar atenção para este aspecto de que, no que se refere a crime de trânsito, nós sempre ficamos com esta pulga atrás da orelha. Eu mesmo, quando faço todas essas coisas, eu me lembro de que eu tenho um amigo, um grande amigo, seriíssimo, que já atropelou uma pessoa na bicicleta e a pessoa veio a falecer. Esse meu amigo não tinha bebido nada, foi numa hora comum do dia. E sempre vem a ideia: caramba, será que isso não vai pegar uma pessoa que não teve culpa de fazer aquilo? Então, realmente há isso.

Segundo, como político, eu quero dizer que tome cuidado porque eu já quase perdi uma eleição porque disse uma frase e a pegaram bem ali no meio. Uma vez, na disputa da reeleição, eu disse aqui: "Eu não quero ficar conhecido como o Governador dos pobres nem dos ricos, mas de toda a família brasileira". Bela frase, não é? Mas no jornal colocaram: "Eu não quero ficar conhecido como o Governador dos pobres." Ponto. "Nem dos ricos." Aí o meu opositor pegou só a primeira parte e jogou de helicóptero, aquele mosquitinho.

Então, aqui o senhor disse, eu quero deixar claro, como uma maneira de explicar: "Eu já dirigi tendo bebido." (*Risos.*)

O senhor quis dizer que estava pensando como uma outra pessoa, para deixar claro isso aqui, para que ninguém use essa frase. (*Risos.*)

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - Muito bom. (*Risos.*)

Deixando claro, Senador, eu digo sempre o seguinte: são padrões de comportamento.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Eu entendi. "Eu já dirigi com o celular", o senhor disse também. Que fique claro que ele estava falando metaforicamente, na generalidade.

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - Metaforicamente. Mas é uma questão comportamental, sim.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - É verdade.

O SR. HUGO LEAL (PSB - RJ) - E aproveitando a deixa de V. Ex^a, Senador, eu digo o seguinte: essa modificação legislativa de a Lei Seca, especificamente, produzir efeitos numa geração nossa, já consolidada, com personalidade formada, é mais difícil, mesmo, e tem que ser através dos aspectos punitivos. Agora, na geração que está vindo, na dos meus filhos - o meu filho hoje tem 20 anos, a Lei Seca vai fazer nove anos, ele tinha 11 anos -, eles têm já outra cabeça. E isso é geracional, mesmo. Esta é a geração que não fuma, não gosta do cigarro, que foi praticamente banido. É a geração que hoje tem outro aspecto. Então, essa modificação é absorvida por essa geração. E daqui a pouco ninguém vai lembrar mais de Lei Seca, porque ela já está incorporada. Este é o ideal da sociedade.

Mas outras gerações já fizeram esse uso até porque a legislação, entre aspas, "lhe permitia" uma dosagem de seis decigramas, e nós modificamos isso. Essa modificação, que é uma modificação conceitual, produziu e continuará produzindo esses efeitos, principalmente, nas gerações vindouras.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Obrigado.

Eu quero dizer também que eu fiquei tão traumatizado com a minha campanha no trânsito, tenho tanto medo de cometer infração, que eu parei de dirigir faz muito tempo. *(Risos.)*

E como eu não uso o carro oficial aqui do Senado, eu uso carona, táxi, e consigo viver tranquilamente com esses artifícios, porque eu morro de medo de, um dia, atropelar uma pessoa na faixa de pedestres. *(Risos.)*

Então, eu preferi parar. Eu não me lembro da última vez que eu dirigi. Já faz alguns anos.

Dr. Fernando Diniz.

O SR. FERNANDO DINIZ - Senador Cristovam, V. Ex^a ainda não havia chegado aqui quando eu fiz a minha exposição, mas eu destaquei essa sua grande preocupação, desde sempre, com a parte da educação. E eu acho que há conceitos de civilidade, de cidadania, de respeito à vida alheia que estão inseridos nesse processo da educação. E V. Ex^a também se referiu a essa comparação dos crimes de trânsito aos crimes contra a humanidade, a um holocausto. E eu gostaria de dizer que, de fato, não há essa diferença. Pergunte a qualquer pai que perdeu o seu filho no trânsito qual a diferença faz perder o filho no trânsito ou num campo de concentração. Não há! Eu perdi o meu filho. Essa é a grande verdade.

Eu queria destacar também, como o Deputado Hugo Leal registrou, a Primeira Conferência Ministerial Global, que ocorreu em Moscou, onde tive oportunidade de estar. Foi um evento maravilhoso, muito bem organizado, e, ali, foi lançado o desafio de, na década de 2011 a 2020, reduzirmos em 50% a mortalidade no trânsito. E observem, por favor, todos vocês, que isso ocorreu nos dias 19 e 20 de novembro de 2009, e a década começou em maio de 2011. Então, a Organização Mundial da Saúde concedeu um ano e meio de prazo a todos os países ali presentes para que se organizassem. Todavia, em maio de 2011, nós não tínhamos sequer metas traçadas. Ao contrário; os nossos índices começaram a crescer. No primeiro momento da Operação Lei Seca, eles caíram um pouco; depois, com a Operação Lei Seca, no Rio de Janeiro, com a abordagem... Aliás, eu tenho muito orgulho em dizer que a Trânsito Amigo, a ONG que presido, tem a rubrica "Trânsito Amigo", um projeto que a ONG Trânsito Amigo apresentou ao Governo do Estado.

Já com relação a essa segunda conferência, que houve, agora, em novembro passado, aqui em Brasília, desculpem-me os organizadores: que tristeza! Que desorganização! E eu disse, no ciclo de palestras que antecedeu a abertura dos trabalhos, que os delegados estrangeiros precisavam sair deste país chamado Brasil com um retrato fiel de quão caótico é o trânsito brasileiro. Mas não; maquiaram números. Eles saíram daqui... Tivemos desastres: tradução simultânea que não funcionou; os estrangeiros, os gringos, como a gente chama, desesperados porque não conseguiam entender o que as pessoas falavam; enfim, um caos.

Eu posso dizer a V. Ex^a que, muitas vezes, depois da partida do meu filho, há 13 anos - em março, agora, fez 13 anos -, tenho vindo a Brasília, muitas vezes a convite do Deputado Hugo Leal para participar de outras audiências públicas, bem como no Supremo Tribunal Federal, sempre defendendo com mais rigidez essa tese de um trânsito menos hostil, mas eu confesso que, quando recebi esse convite para vir hoje aqui a esta audiência, nunca vim com tanto prazer. Quando eu li o texto que dizia "transformar em crime hediondo", eu pensei: não quero saber das dificuldades operacionais, ou seja, como

vão operacionalizar isso, mas tem que ser hediondo, sim! Eu parabeno o senhor por essa iniciativa. Por isso, esta foi a vinda mais alegre, mais feliz a Brasília, mesmo tendo que falar, mais uma vez, da morte do meu filho.

Eu me lembro perfeitamente que, quando a Lei Seca foi sancionada pelo Presidente Lula, no dia 19 de junho de 2008, para entrar em vigor no dia 20, houve uma reação em todo o Brasil. Todo mundo dizia: "Isso é um absurdo! Isso é um absurdo!" Eu cheguei a ler em *O Globo* um artigo de um juiz, cujo nome não vou citar, em que ele disse o seguinte: "isso é uma coisa inconstitucional. Que mal tem, depois do final de um árduo dia de trabalho, parar para tomar um chopinho com os amigos? Não, a lei não diz que você não pode beber. Que mal tem isso?" E, depois ainda complementou: "Como podem nos privar de, num sábado, sair com a família para comer uma feijoada e não tomar um chope?" E concluiu: "Comer uma feijoada sem tomar um chope é o mesmo que chupar uma bala e não tirar o papel." Respondi, e alguns amigos meus disseram que ele ia me processar. Não recebi até hoje; ele vai processar a minha ONG Trânsito Amigo. Respondi, então: "Das duas, uma: ou o senhor é inconsequente ou é alcoólatra". Nunca tive resposta a respeito disso. Nunca me condenou, nunca me processou. Que venham! Que venham todos eles! Estou aqui, mesmo depois de ter perdido o que eu perdi, pedindo que todos permaneçam vivos.

Parabeno, mais uma vez, V. Ex^a por essa iniciativa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Eu que agradeço, Fernando. Eu não estava presente, mas tomei conhecimento de como foi tocante a sua fala aqui, na primeira parte desta reunião, sobretudo quando fez referência ao seu filho. De certa maneira, devemos um pouco a ele o que estamos fazendo aqui, lutando para que não aconteça o mesmo com outros no futuro.

Dr. Ricardo Xavier.

O SR. RICARDO XAVIER - Senador, antes de tudo, cumprimento V. Ex^a pela iniciativa. No início da minha fala, também fizemos esse comentário porque achamos que toda e qualquer iniciativa que vem sendo tomada por esta Casa Legislativa é muito importante para o combate a esse crime de trânsito.

Não tenho elementos técnicos e jurídicos seja para defender ou refutar o enquadramento como crime hediondo, como tenta o Deputado Hugo Leal demonstrar, se seria ou não mais adequado, ou ainda fazer como o Fernando Diniz fez, ou seja, o seu depoimento pessoal sobre a impressão que tem disso. O que procuramos trazer é o que nos mostram os números, informação segundo aquilo que percebemos. E efetivamente temos visto que a evolução legislativa, o que vem ocorrendo, vem contribuindo de fato para a redução dos acidentes. Então, o que posso dizer do nosso depoimento é isto: há uma contribuição efetiva decorrente dessa alteração legislativa.

Eu gostaria de complementar, Deputada Christiane Yared, fazer um comentário...

A SR^a CHRISTIANE DE SOUZA YARED (Bloco/PR - PR. *Fora do microfone.*) - ...tenho uma reunião de bancada.

O SR. RICARDO XAVIER - Só comentar - a senhora fez um comentário, o Fernando Diniz reforçou - a questão da atuação do atravessador.

Quero dizer que compartilhamos essa preocupação. A nossa principal preocupação desde que foi criada a Seguradora Líder é tentar acabar com essa figura perniciosa que, infelizmente, existe, que é a figura do procurador. Não temos como evitar que ela se interponha nessa relação. O que temos feito, desde que iniciamos a Seguradora, é ampliar nossos pontos de atendimento, hoje estamos em todos os Municípios do País; procurar desenvolver campanhas de esclarecimento para que possamos efetivamente chegar a todos. Digo que compartilhamos com a senhora essa preocupação, e estamos trabalhando.

As estatísticas de acidentes no trânsito são muito falhas no País, mas temos verificado, pelo menos nos últimos anos (dados de 2014), segundo o Datasus, que houve, em 2014, 40.097 mortes. Pagamos, de mortes ocorridas em 2014, 41.453 indenizações. Então, no quesito morte, pelas informações oficiais, achamos que estamos perto. Mas temos convicção de que muitas pessoas acabam não chegando.

Muito obrigado pela contribuição.

A SR^a CHRISTIANE DE SOUZA YARED (Bloco/PR - PR. *Fora do microfone.*) - Senador, continue firme...

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Muito obrigado.

A SR^a CHRISTIANE DE SOUZA YARED (Bloco/PR - PR. *Fora do microfone.*) -crime hediondo esse negócio. As famílias agradecem.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Muito obrigado.

A SRª CHRISTIANE DE SOUZA YARED (Bloco/PR - PR. *Fora do microfone.*) - As mães e os pais deste País agradecem por essa atitude. O senhor é um grande homem e vai conseguir. Vamos juntar forças. (*Palmas.*)

O SR. RICARDO XAVIER - Concluindo, é isto, Senador: efetivamente acreditamos que os números mostram que a evolução legislativa no endurecimento das regras tem colhido resultados. Os números, para nós, mostram isto: que temos efetivamente que apoiar, independentemente do aspecto mais jurídico que possa determinar que se precisa de uma análise um pouco mais detalhada.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Teríamos terminado, mas eu gostaria de ouvir algumas palavras, se o senhor quiser dizê-las, Dr. Jerry Adriane.

O SR. JERRY ADRIANE DIAS RODRIGUES - Muito obrigado, Senador.

Sou policial rodoviário federal há 22 anos e atuo no combate aos acidentes durante esses anos todos. Tive o privilégio de conhecer o Deputado Leal, ainda em 2007, e, de lá para cá, mantivemos um contato tão constante que a Polícia Rodoviária Federal resolveu me ceder para atuar junto com ele nesses projetos relacionados à segurança no trânsito.

Cansei de atender acidentes, vendo pessoas perderem suas vidas e filhos, mães e amigos chorarem ao lado dos seus entes queridos que estavam ali sem vida. E uma das atitudes mais difíceis para quem é responsável pela segurança do trânsito, naquele momento, é ter de afastar aquela família do local para que seja preservada a vida dela também. Então, às vezes, quando eu chegava ao final de um expediente de serviço, quando eu trabalhei na pista, eu tinha medo de perder um pouco a humanidade, porque a primeira preocupação, quando se chega, é de se preservar o local para evitar que outro acidente aconteça.

Tenho, lamentavelmente, uma experiência pessoal de um acidente de trânsito em que não perdi a minha filha, mas em razão do qual faz cinco anos que ela tenta retomar a vida. Sabemos como é difícil isso. Todos os dias, quando saio do trabalho, vejo-a aparentemente bem, mas ela ainda não conseguiu se recuperar. E isso é muito difícil. Como profissional na área, tenho atuado muito e busco consolidar tanto conhecimento técnico quanto a experiência na ativa para buscarmos subsídios para tornar a legislação mais adequada. Essa é a nossa missão.

Em relação a tornar o crime hediondo, do ponto de vista do fim a que se propõe, é excelente, nós temos questões técnicas para discutir e encontrar o melhor caminho. No entanto, precisamos, de fato, avançar, mas precisamos também estabilizar a legislação. Já tivemos muitas alterações, Senador, desde 1997, quando o código entrou, e não conseguimos ter uma - vou usar uma expressão aqui um pouco diferente - estabilização jurisprudencial no assunto. Porque, toda vez que o assunto está se consolidando, vem uma outra alteração.

É muito importante que essa discussão tenha o lado humano de nos preocuparmos com a vida das pessoas, mas que não tenhamos, em decorrência da forma como o assunto foi tratado, um resultado diferente e contrário: ao invés de nós melhorarmos, de repente, causarmos um efeito negativo.

Então, o Deputado e eu nos colocamos à disposição de V. Exªs e dos demais Senadores para poder discutir de que forma esse tema pode realmente avançar para conseguir consolidar o que já existe. Nós temos, aqui, no Senado, pelo menos, dois ou três projetos, entre medida provisória, projeto de lei e o seu projeto. De repente, quem sabe eles não se consolidam numa proposta que avance?

Continuamos à disposição.

Por último, quero destacar que nos lembramos muito das mortes, mas nos esquecemos dos sequelados. Eu estava fazendo ali um levantamento pelos números dos dados do Dr. Ricardo: o número de pessoas com invalidez permanente - corrija-me se eu estiver errado - é dez vezes o número de pessoas que morrem, mais de dez vezes, o que é muito grave. É esse número, esse contingente de pessoas que estão tendo dificuldades nas relações familiares. A minha filha foi beneficiada, e hoje não conseguiu ainda, mas, como ela, nós temos pessoas paraplégicas, temos pessoas que têm problemas e que não conseguem retomar a sua vida, com consequências psicológicas e dificuldades de avançar.

Realmente, o problema não é só a morte daquela pessoa, que se foi e da qual vamos sentir falta, mas também aquelas pessoas que estão, não mortas em vida, mas que não conseguem avançar. Deixa-nos muito angustiados presenciar isso e ter dificuldades de convencer as pessoas que decidem, tanto na área policial quanto na área judicial, de que isso não se trata de uma mera imprudência, imperícia ou negligência, e sim de uma atitude irresponsável, uma atitude que não leva em consideração que suas atitudes ou suas omissões estão acabando com famílias e as destruindo.

Então, esse é o nosso sentimento aqui. Com certeza, toda a assessoria do Deputado ficará à disposição, especialmente na minha pessoa.

E quero lhe agradecer também porque acredito que sua proposta traz à tona esse tema e destaca a relevância do assunto.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Obrigado.

Quero dizer que uma das finalidades da proposta, embora eu acredite que ela teria um papel positivo, é provocar este debate, criar uma consciência, fazer com que haja uma educação do trânsito, despertando a consciência de que quase todos nós que dirigimos somos irresponsáveis em um momento ou outro.

Chamo a atenção especialmente para os jovens de moto, porque, talvez, hoje em dia, esse seja um dos mais graves aspectos, embora, em geral, recaia sobre eles próprios e suas famílias - o do automóvel, em geral, recai sobre os outros; mas, na moto, é muito sobre eles próprios. São milhares e milhares e milhares de paraplégicos, de pessoas que não recuperam a consciência e que estão sobrevivendo sem viver plenamente por causa de um acidente de trânsito. Nós precisamos educar o Brasil para o trânsito.

O senhor pediu a palavra.

O SR. DAVID DUARTE LIMA - Bom dia, meu nome é David Duarte, sou professor da UnB. Gostaria de falar somente sobre três aspectos.

O primeiro é o seguinte: dou uma matéria na UnB chamada Epidemiologia dos Acidentes de Trânsito. Semestre passado, nós fizemos uma pesquisa com os alunos da UnB, naturalmente uma pesquisa por amostragem. A UnB tem, hoje, quarenta e poucos mil alunos, quarenta mil alunos, e, no último mês anterior à pesquisa, 25% dos alunos tinham bebido e dirigido, ou seja, dez mil alunos, no mês anterior, declararam ter bebido e dirigido. Então, é um fenômeno que não merece só a punição, e nós estamos falando aqui de alunos da Universidade de Brasília, que são, de certa forma, elite, gente esclarecida etc.

O segundo aspecto é o seguinte: há o fenômeno da mortalidade, que é gravíssimo - o Fernando e milhares de famílias brasileiras sofrem com isso, com a morte. Mas há também, como o Jerry Adriane falou, a questão dos feridos. É um custo enorme para o País, é um custo emocional enorme para as famílias e um custo financeiro também terrível, às vezes, quase insuportável, para as famílias mais pobres, que são as mais atingidas.

E o terceiro é o seguinte: às vezes, falamos de dados e ficamos desiludidos: "Poxa, o Brasil não tem jeito!". Tem jeito, sim! A prova está aqui com o Senador Cristovam. Quando eu era Presidente, inclusive, do Fórum Permanente pela Paz no Trânsito, na UnB, no governo do Professor e Senador Cristovam, houve uma redução de 50% na mortalidade aqui no Distrito Federal. Quando o Coronel Renato Azevedo, o Miúra e o governo implantaram o respeito à faixa de pedestres, houve uma redução de 39%, quase 40%, na mortalidade de pedestres. E Brasília é uma mistura de tudo: do Sul, do Norte, do Nordeste. Ou seja, o Brasil tem jeito e o trânsito tem jeito!

Então, Senador, obrigado pelo seu governo; obrigado pela sua colaboração; e obrigado também pelo exemplo que deu de que o Brasil tem jeito, se enfrentarmos o problema com técnicas corretas e, principalmente, com envolvimento da sociedade. Se não houver o envolvimento das pessoas, como houve àquela época, o Governo vai continuar falando sozinho; os órgãos de trânsito vão continuar falando sozinhos. Mas, quando a população, quando a sociedade toma para si essa causa, que é de todos, a coisa pode andar para a frente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Cristovam Buarque. Bloco Socialismo e Democracia/PPS - DF) - Sr. David, o senhor terminou falando, mesmo que daí ao invés de daqui, e eu lhe agradeço muito. E agradeço também as suas lembranças.

Quero que aqueles que assistiram e que vão assistir ao programa - porque ele é reprisado - saibam que trânsito é uma questão de educação e de engenharia também. Sobretudo, de consciência de que estamos em um processo de guerra civil cuja arma tem sido os veículos motorizados nas mãos de irresponsáveis. Temos obrigação de trazer a responsabilidade para o trânsito.

Uma parte é dos pedestres também. Muitas vezes, nós, pedestres - e me considero pedestre -, cometemos irresponsabilidades, mas, sobretudo, as cometem nessa coisa que dá ideia de machismo, que é dirigir um carro possante, grande, com irresponsabilidade. E as mulheres terminam também fazendo esse gesto de poder, que deveria ser usado de outra forma, mas termina sendo no trânsito, com as armas que são os veículos, com isso, produzindo tragédias tão grandes: um país com 60 mil mortos e com 600 mil, talvez mais, vitimados que não falecem, mas que carregam para o resto da vida suas consequências.

Muito obrigado a cada uma e a cada um.

Está encerrada esta audiência.

(Iniciada às 8 horas e 46 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 41 minutos.)