



PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 47, de 2016, dos Deputados Beto Albuquerque e Paulo Foletto, que *cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS; e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.*

RELATOR: Senador **ROBERTO ROCHA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se em análise nesta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 47, de 2016, dos Deputados Beto Albuquerque e Paulo Foletto, que “cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS; e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos”.

A proposta é composta por seis artigos.





O primeiro indica o objeto da lei, conforme preconiza o *caput* do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

O segundo determina que o PNATRANS será elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, trânsito, transportes e justiça.

O terceiro estabelece que farão parte do Plano: mecanismos de participação da sociedade; garantia da ampla divulgação das ações e procedimentos de fiscalização, das metas e dos prazos definidos; e campanhas permanentes e públicas de informação, esclarecimento, educação e conscientização.

O quarto institui a distinção entre gestores públicos e privados na redução das mortes e lesões no trânsito.

O quinto insere no Código de Trânsito Brasileiro um artigo 326-A, para dispor que a atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índices de mortos; que esses índices serão apurados por grupo de veículos e por grupo de habitantes, por Estado e por ano; que ao final de dez anos da vigência do PNATRANS, os índices de mortalidade deverão ter sido reduzidos à metade; e que metas anuais serão fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), mediante propostas fundamentadas, e expostas em audiência pública, dos Conselhos de Trânsitos de cada Estado e do Distrito Federal. O CONTRAN fica responsável por definir as fórmulas para apuração dos índices, assim como a metodologia para a coleta e o tratamento dos dados estatísticos necessários. Os dados também podem ser fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, pelo órgão executivo rodoviário da União, pelos órgãos executivos rodoviários e pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Municípios, pela Polícia Militar e pelos órgãos executivos rodoviários de cada Estado ou do Distrito Federal.

O sexto e último artigo é a cláusula de vigência, que seria após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Tendo sido aprovada na Câmara dos Deputados, cabe ao Senado o papel de Casa revisora. Nesta Casa, a proposição foi distribuída apenas a esta CCJ, e não há emendas a analisar.





II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria, pronunciando-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, e, por se tratar de alteração ao Código de Trânsito Brasileiro, também acerca de seu mérito.

Em relação aos aspectos formais, encontram-se atendidos os requisitos de constitucionalidade e juridicidade. No tocante à constitucionalidade, estão obedecidos os requisitos que dizem respeito à competência legislativa da União, às atribuições do Congresso Nacional e à iniciativa (arts. 22, 48 e 61, todos da Constituição Federal). A técnica legislativa é adequada, segundo os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Do ponto de vista da juridicidade, a matéria veicula as alterações por lei ordinária, modificando a legislação vigente onde necessário. É ainda dotada de generalidade e exequibilidade, e inova o ordenamento jurídico. Contudo, não é cogente, uma vez que não estabelece nenhuma consequência no caso do seu descumprimento.

Para sanar esse problema, apresentamos emenda para fazer com que os Estados que falharem em obter a redução à metade dos índices de mortes, após dez anos, tenham que fazer contribuições maiores ao Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito (FUNSET). O FUNSET, de acordo com o art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, custeia as despesas da União relativas à operacionalização da segurança e à educação de trânsito. O Fundo é custeado, principalmente, pela contribuição de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas pelos órgãos de trânsito.

Para estimular os órgãos de trânsito a cumprirem a meta do PNATRANS, propomos que, em caso de descumprimento após dez anos de instauração do programa, o percentual de contribuição sobre as multas passe de cinco para dez por cento. Se a falha persistir, no ano seguinte, a contribuição será de vinte por cento, atingindo o limite de quarenta por cento após o terceiro ano em que as metas não sejam atingidas.



Dessa forma, as unidades da federação que menos contribuírem para a redução do número de mortes no trânsito passarão a fornecer mais recursos financeiros para as ações de segurança e educação, o que consideramos justo.

Quanto ao mérito, todos sabemos o quanto é necessário e urgente reduzir o número de acidentes com vítimas, que causam tragédias em tantas famílias e tanto custam em recursos desperdiçados e perda de produtividade.

O Brasil perde muito com a violência no trânsito. Em 2014, o país perdeu R\$ 56 bilhões, quando 43.780 pessoas morreram – 2% a mais que o número de vítimas fatais do ano anterior – e cerca de 600 mil ficaram com sequelas permanentes em razão dos acidentes.

O custo social dos acidentes de trânsito envolve gastos com atendimento médico (resgate, tratamento hospitalar, reabilitação), infraestrutura (conserto de equipamentos de trânsito, custos do atendimento da polícia e bombeiros) e perdas de produção (custo previdenciário e impossibilidade de o acidentado trabalhar, muitas vezes em caráter permanente).

De acordo com uma pesquisa elaborada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, todo o valor usado para pagar os custos com as mortes e tratamento das vítimas de acidentes de trânsito corresponde ao total de repasses do governo federal para todos os Estados da Região Norte do País mais os Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás.

Outra pesquisa, elaborada pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP) apontou que 42% das pessoas que morreram em acidentes de trânsito na capital paulista tinham consumido bebidas alcoólicas horas antes da ocorrência. Segundo os pesquisadores, o índice chega a quase 60% quando são considerados apenas motoristas e outros ocupantes dos veículos. Quando quase metade das vítimas acidentadas no trânsito tem indicativo de que havia bebido, é sinal de que tem algo grave acontecendo. Mas no Brasil não existe a cultura de avaliar esses fatores de risco. Como se vê, é preciso ter dados, que consigam nos dar estimativas, para que, como gestores públicos, possamos traçar estratégias de atuação.



Feitas essas considerações, esperamos contribuir para que programa aqui acrescido ao Código de Trânsito Brasileiro seja, de fato, exitoso.

III – VOTO

Em razão do exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa do Projeto de Lei da Câmara nº 47, de 2016, e, no mérito, por sua **aprovação**, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CCJ

Acrescente-se ao Projeto de Lei da Câmara nº 47, de 2016, o seguinte artigo 6º, renumerando-se o seguinte:

Art. 6º O art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“**Art. 320.**
.....

§ 3º Após decorrido o prazo estabelecido no § 1º do art. 326-A, o percentual estabelecido no § 1º será duplicado para as unidades da federação que não houverem atingido os objetivos do PNATRANS.

§ 4º A cada ano de reincidência do disposto no § 3º, o percentual será novamente duplicado, até atingir o limite de quarenta por cento do valor das multas.” (NR)





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador **ROBERTO ROCHA** – PSB/MA

Sala da Comissão,

, Presidente

SENADOR ROBERTO ROCHA, Relator



SF/17057.86847-00