

Projeto de Lei nº de 2013.

(Deputado Dr. Carlos Alberto – PMN / RJ)

Institui o Programa Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito - PRONARAT, estabelece política pública para tal, e dá outras providências

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Programa Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito - PRONARAT, a ser executado pela União, através da integração de seus órgãos federais, em especial os órgão e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, com a participação dos ministérios das Cidades, dos Transportes, da Educação, da Justiça, da Saúde, da Previdência Social e do Trabalho, conjuntamente com os Estados, o Distrito Federal, os Municípios e as comunidades, mediante programas, projetos e ações de assistência tecno-financeira, tais como repasse de recursos que visem a reduzir os acidentes de trânsito em todo o território nacional.

Art. 2º O PRONARAT estabelece uma política pública básica destinada a defender os direitos e deveres individuais e coletivos, previstos na Constituição Federal, em seus Arts. 5º, 144 e 196, no caso, a saber:

- I – à inviolabilidade do direito à vida;
- II – à segurança e a propriedade;
- III – à segurança pública;
- IV – à preservação da ordem pública;
- V – à incolumidade das pessoas e do patrimônio;
- VI – à saúde;
- VII – à redução do risco de doença.

Parágrafo único – Os direitos e deveres a que se refere este artigo atendem ao estabelecido nos parágrafos 2º e 3º do Art. 1º da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

Art. 3º A política pública objeto desta Lei será executada em consonância com a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); a Lei Federal nº 11.705, de 19 de junho de 2008; a Lei Federal nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012 e legislação subsidiária, atendendo as diretrizes do Sistema Nacional de Trânsito, da Política Nacional de Trânsito de 2004 e do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011/2020.

Art. 4º Tratando-se de matéria de relevância nacional, poderão aderir ao PRONARAT todos aqueles entes da federação que a considerarem como tal, no sentido da preservação da vida.

Art. 5º O público alvo da política pública em questão são os condutores de veículos automotores, bem como os pedestres e a sociedade como um todo, cujo único objetivo é a preservação da vida.

Art. 6º A política pública estabelecida nesta Lei terá como órgão coordenador geral aquele que for diretamente ligado estrutural e organizacionalmente à autoridade máxima dos poderes executivos (governador/prefeito), a fim de que a política pública não sofra solução de continuidade.

Art. 7º A política pública ora definida terá como órgãos diretamente participantes:

- I – DETRANS;
- II – Secretarias de Seguranças Públicas;
- III – Secretarias de Transportes,
- IV – Guardas Municipais;
- V – Departamento de Polícia Rodoviária Federal;
- VI – Universidades;
- VII – Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia;
- VIII – ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego;
- IX – Entidades da Sociedade Civil de Interesse Público e Organizações Não Governamentais;
- X – Outras instituições que queiram aderir ao Programa.

Art. 8º Aos órgãos estabelecidos nos artigos 6º e 7º desta Lei caberá:

I – Órgão Coordenador Geral – terá a incumbência delegada pela autoridade máxima do poder executivo para planejar, comandar, controlar e decidir as ações a serem desenvolvidas por todos os órgãos integrantes da política pública ora definida, disponibilizando e/ou recrutando integrantes de sua estrutura para atuar na supervisão das mesmas;

II – DETRANS – em articulação com os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, serão os órgãos financiadores e infracionadores, juntamente com a Polícia Militar;

III – Secretarias de Segurança Pública – serão as instituições disponibilizadoras de efetivo da Policial Militar para atuar nas equipes da política pública a ser encetada, bem como orientadora da Polícia Civil, no sentido de dar agilidade as demandas que lhes forem levadas pelos agentes às Delegacias de Polícia em razão das infrações cometidas;

IV – Secretarias de Transportes – serão os órgãos que disponibilizarão pessoal técnico das Companhias Estaduais de Tráfego, para agilizar o trânsito quando das operações de fiscalizações;

V – Guardas Municipais – auxiliarão na condução do trânsito, quando das operações de fiscalização, a fim de dar-lhe fluidez;

VI – Departamento de Polícia Rodoviárias Federal – atuará quando das operações realizadas na vias federais;

VII – Universidades – disponibilizarão, através de convênios, estudantes de medicina, que atuem na ligas de trauma, no sentido de acompanharem as operações de fiscalizações, elaborando pesquisas que possam suprir a deficiência estatística hoje existente do número de acidentes;

VIII – Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia – auxiliará na divulgação dos acidentes, suas causas e estudos que possam contribuir para a diminuição dos mesmos;

IX – ABRAMET – contribuirá nos estudos médicos de tráfego, para a redução dos acidentes;

Art. 9º A política pública objeto desta Lei será atendida com os recursos dos DETRANS, provenientes de dotações orçamentárias; multas; convênios; pedágios; IPVA; financiamentos, taxas de estacionamento, licenciamento e habilitação; recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito (FUNSET); Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT.

Art. 10 A política pública em questão será operacionalizada por equipes de fiscalização e conscientização, integrada por agentes dos órgãos estabelecidos no Art. 8º desta Lei, através de “blitzes” realizadas cotidiana e continuamente no trânsito, preferencialmente de madrugada, que terão também equipes de conscientização que irão aos bares, restaurantes, casas de shows, boates, para explicar que o objetivo da política pública não é contra a bebida e sim em favor da vida.

Art. 11 A estrutura organizacional e o leiaute tentativos da política pública objeto desta lei, com o nome que se queira dar, poderá ser a constante do Anexo I, sem prejuízo de outras formatações que possam ser dadas para atender as peculiaridades dos entes da federação brasileira.

Art. 12 A formalização da política pública será feita através de convênio entre o órgão coordenador escolhido pela autoridade máxima do poder executivo local previsto no Art. 6º desta Lei e o DETRAN.

Art. 13 Para exercer a fiscalização dos condutores de veículos, com relação aos graus de alcoolemia, serão utilizados etilômetros, este que deverão ser certificados pelo INMETRO, semestralmente, sem prejuízo da realização de outros exames previstos em lei, eventualmente requeridos pelos condutores.

Art. 14 Os graus de alcoolemia e as eventuais penalidades são os estabelecidos na legislação vigente sobre a matéria.

Art. 15 O órgão coordenador, supervisor e gestor das equipes de operações, deverá apresentar periodicamente os balanços das fiscalizações que terão, entre outros dados:

- I – número de veículos abordados nas fiscalizações;
- II – número de veículos multados;
- III – número de veículos rebocados;
- IV – Carteiras Nacionais de Habilitações recolhidas;
- V – número de recusas aos testes de etilômetro;
- VI – número de condutores não infracionados (que ficaram entre 0,00 a 0,04 mg/l de ar expelido pelos pulmões);
- VII – número de condutores infracionados administrativamente (0,05 a 0,33 mg/l ar);
- VIII – número de condutores infracionados criminalmente (acima de 0,33 mg/l ar);
- IX – número de ações realizadas anualmente.

Art. 16 Na abordagem de fiscalização pelas equipes poderão ser exigidos:

Parágrafo único – A abordagem na fiscalização não terá caráter intimidatório e ostensivo e sim, sobretudo, orientadora, explicando-se ao condutor-cidadão que o objetivo único da política pública é a preservação da vida.

- I – CNH – Carteira Nacional de Habilitação;

- II – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo;
- III – Verificação das demais exigências legais para utilização do veículo.

Art. 17 As penalidades eventualmente aplicadas serão feitas pelos agentes do DETRAN conjuntamente com os policiais militares, em consonância com a legislação vigente.

Parágrafo único – As multas pecuniárias eventualmente aplicadas reverterão para o atendimento das ações previstas por esta Lei, conforme explicitado no Art. 9º.

Art. 18 A política pública em apreço deverá, em sua aplicação na federação brasileira, através das Ligas de Trauma das Universidades de Medicina, bem como dos hospitais das redes federal, estaduais e municipais, contribuir para oferecer informações atualizadas sobre os acidentes de trânsito ao Sistema Nacional de Estatísticas de Trânsito – SINET.

Art. 19 A política pública ora estabelecida deverá fomentar e executar programas educativos contínuos, junto às escolas regulares de ensino e à comunidade organizada, centrados em resultados e integrados a outros aspectos de gestão do trânsito, principalmente com relação à segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização.

Art. 20 O PRONARAT deverá promover a melhoria contínua do processo de formação e habilitação dos condutores de veículos, exercendo, através dos órgãos integrantes do Sistema nacional de Trânsito, em especial, a fiscalização das Auto-Escolas.

Art. 21 O PRONARAT deverá priorizar e incentivar a participação da sociedade e promover a produção e a veiculação de informações claras, coerentes e objetivas, que possam construir uma nova cultura, orientadas ao exercício do trânsito cidadão e de qualidade de vida.

Art. 22 O PRONARAT deverá intensificar a utilização dos serviços de rádio e difusão de sons e imagens para a veiculação de campanhas educativas.

Art. 23 O PRONARAT deverá estimular os diversos segmentos produtivos da Nação no sentido de divulgar a sua marca (logomarca) num processo de conscientização coletiva e gradativa da sociedade brasileira para a redução dos acidentes de trânsito.

Art. 24 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, podendo ser regulamentada no prazo de 60 (sessenta dias).

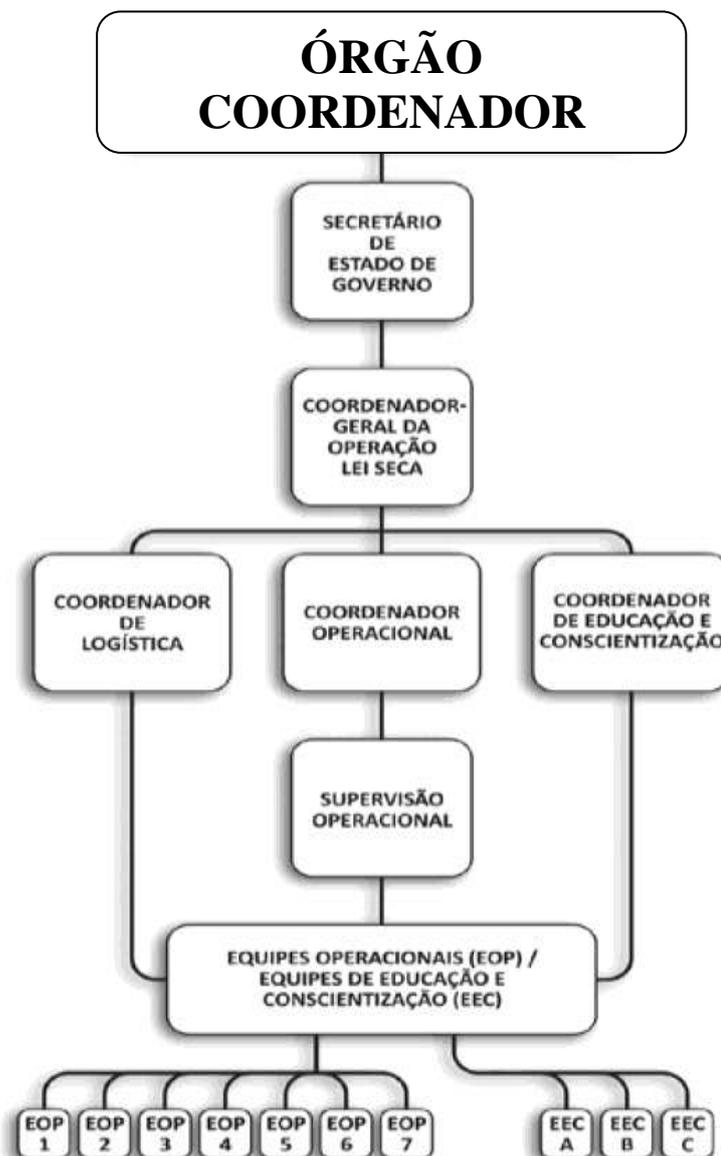
Sala das Sessões, em 08 de outubro de 2013.

Deputado Dr. Carlos Alberto
PMN/RJ

A Estrutura da Operação Lei Seca

“Uma organização é uma combinação de esforços individuais que tem por finalidade realizar propósitos coletivos.” - Maximiano

ANEXO 1



O Leiaute da Operação Lei Seca

"Um lugar para cada coisa, cada coisa em seu lugar."
- Provérbio Português



JUSTIFICATIVA

A questão de acidentes de trânsito em nosso país e no mundo se reveste de gravíssimas conseqüências, com ferimentos, mutilações e mortes maiores que as produzidas por guerras.

No mundo, anualmente, perdem-se 1 milhão e 300 mil vidas; 50 milhões de pessoas ficam feridas, com gastos da ordem de 500 bilhões de dólares, segundo a Organização Mundial de Saúde.

No Brasil, 60 mil pessoas morrem por ano; 500 mil ficam feridas; 230 mil são internadas em hospitais, 140 mil ficam mutiladas e são gastos 40 bilhões de reais anualmente, com despesas médico-hospitalares, de seguros, judiciais e previdenciárias, segundo dados apresentados pelo DPVAT, pelo IPEA e pelos ministérios das Cidades, Saúde, Transportes, Justiça, Previdência, entre outros.

Estima-se que 65/70% desses acidentes são produzidos por ingestão de bebidas alcoólicas.

Em que pese às medidas tomadas pelo governo brasileiro, que se há de louvar, como a instituição do Código de Trânsito Brasileiro; a Política Nacional de Trânsito; o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década de 2011/2020; a Lei Federal nº 11.705, de 19 de junho de 2008; a Lei Federal nº 12.760 de 20 de dezembro de 2012 e legislação superveniente, inclusive dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, o fato é que, como se tem podido verificar ao longo do tempo, não tem havido, como se esperava, redução significativa de acidentes de trânsito, pelo contrário, eles tem crescido exponencialmente na maioria dos estados brasileiros, sobretudo naqueles que não primam pela existência de políticas públicas para combater essa gravíssima questão e/ou o fazem episódica e parcimoniosamente.

Isso decorre em razão de as referidas legislações não exercerem, por mais que se queira, ações concretas por parte dos entes da federação, porque não dispõem de um instrumento prático para cumpri-las, uma política pública básica, que possa ser adaptada as peculiaridades dos estados e municípios brasileiros.

A verdade é que se as leis não forem seguidas de políticas públicas que as tornem eficazes, operacionais, com ações perenes, poucos são os resultados que delas podemos esperar.

A política pública ora proposta é auto sustentável, porque dispõe dos recursos necessários para executá-la, dependendo tão somente do direcionamento correto que se queira dar e vontade política para operacionalizá-la, conforme estatuído no Art. 9º da Lei.

Com a certeza de que esta propositura contribuirá para por em prática os instrumentos legais anteriormente mencionados, amenizando esta chaga nacional, que ceifa vidas aos milhares, deixando as famílias dos entes queridos que se vão em situação de dilaceramento de suas vidas, é que peço, encarecidamente, com o apoio dos meu nobres pares para que esta tenha tramitação e aprovação céleres neste colendo parlamento.

Sala da Sessões, em 08 de outubro de 2013.
Deputado Dr. Carlos Alberto
PMN/RJ