

recente. Ao mesmo tempo que o Poder Legislativo outorgou a um colegiado do Poder Executivo ampla liberdade de regular um assunto que vai interferir na estrutura dos milhares de centros destinados a formação de condutores, e por consequência na vida de milhões de pessoas, por vezes é necessário analisar de que forma o CONTRAN está usando esse 'poder'. Pois caso se perceba que essa competência livre e ampla, esse 'poder' não está sendo usado de forma pura e despida de qualquer outro interesse que não seja a preservação da vida e a busca por um trânsito seguro, poderemos chegar no ponto que ao invés de ampliar ainda mais essa competência, o Poder Legislativo precisará restringir, proibir que essa linha tênue entre buscar a melhora no trânsito e a simples imposição de uma exigência onerosa em vários sentidos não apresente os resultados esperados.

Esperamos não ter que chegar ao ponto de 'proibir' o CONTRAN de fazer certas exigências, mas o legislador deve estar atento se elas estão dentro da realidade de todo o país. Não nos parece estranho que a Resolução em comento já deveria ter entrado em vigor enfrentou tantas discussões no meio que mesmo as grandes Capitais do país não estavam preparadas para sua implantação, isso será possível nos modestos três meses faltantes para esgotar o prazo que prorrogou essa exigência?

Como dissemos, a Resolução 444 já era para estar vigorando e se isso tivesse ocorrido o próprio CONTRAN admitiu que havia apenas um fornecedor credenciado. Não é crível que o colegiado (CONTRAN) e o órgão executivo da União (DENATRAN) tenham estabelecido critérios técnicos e tecnológicos tão específicos ou tão criteriosos que apenas uma empresa tenha obtido sucesso na homologação do produto para aquilo que se destina.

Não nos preocupa a interferência da Resolução nº 444/13 tanto na Resolução nº 168/04, que trata do processo de formação de condutores, quanto na Resolução nº 358/10, que trata da estrutura dos Centros de Formação de Condutores - CFC; duas normas bem sucedidas, em pleno funcionamento, e assim continuarão, se a Resolução nº 444/13, for sustada antes de produzir seus efeitos, lembrando que, a implantação da nova estrutura curricular de formação de condutores ocorrerá até 31 de dezembro de 2013.

Conforme se observa, a Resolução nº 444/13 tem a capacidade de injetar a mesma substância em dois organismos distintos, o de formação do condutor e daquele que fará a formação do condutor e, com o PL nº 4.449/12 pretende se englobar todas essas alterações no Código de Trânsito Brasileiro. Vale lembrar que, ao mexer na Resolução nº 168/04 e na Resolução nº 358/10, a Resolução nº 444/13 mexe tanto em carga horária para prever o tempo mínimo com simulador (formação) quanto na estrutura física (área) do local onde será ministrada a formação (CFC).

No caso dos simuladores de direção veicular, a sala deve medir, no mínimo, 15 (quinze) m² para acomodação e funcionamento do simulador de direção. Na hipótese de instalação de mais de 1 (um) simulador de direção na mesma sala, a cada equipamento instalado deverá ser acrescido espaço mínimo de 8m². Tais exigências oneram a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, já que os custos com a compra dos simuladores e com a adequação da infraestrutura exigida serão repassados aos futuros condutores.

O CONTRAN se suporta em técnicos que compõem as Câmaras Temáticas para subsidiar suas decisões e regulamentações. Gostaria de entender qual foi o convencimento desses técnicos no caso dos simuladores.

Em relação à compra do simulador, a partir do momento que a Resolução nº 444/13, permite compartilhamento do mesmo simulador, instala-se a locação ou comodato do equipamento fornecido pelo mesmo fornecedor. Como os CFC são pessoas jurídicas de direito privado não terão escolha. Ou seja, não é o Poder Público que precisa “licitar” para comprar ou locar o equipamento, mas ele impõe ao particular que o tenha. Seria uma forma transversa de burlar a Lei 8.666/93? E se o CONTRAN exigir que o automóvel tenha que ser VW Gol 1.0, não é a mesma coisa?

É importante esclarecer que, na Europa e nos EUA o uso de simuladores não faz parte do processo de formação de condutores, ou seja, não há a exigência de horas/aulas em simuladores para obter a carteira de motorista, o que nos leva a refletir sobre a real necessidade de aulas em simuladores como requisito para obter a habilitação.

Apenas como exemplo, em Portugal, a “carta de condução” é o documento que atesta a aptidão de um cidadão para conduzir veículos a motor na via pública. Este documento é certificado em função da categoria do veículo a conduzir e segue-se, salvo casos específicos, a um exame teórico (exame do código de estrada) e outro prático (exame de condução); este último é obrigatório em qualquer uma das categorias.

Vale ressaltar que, o possuidor de um título de condução válido de qualquer Estado-membro da União Europeia pode conduzir livremente em todos os restantes Estados-membros com o mesmo documento.

Nos EUA, como a educação para o trânsito começa muito cedo, o processo de habilitação é simples. Basta a realização de exame escrito e, depois de aprovado, o candidato à habilitação segue para o exame de direção que será realizado por um instrutor ou policial. (Fonte: <http://www.transitoescola.net/2012/09/como-e-o-processo-de-obtencao-da.html#ixzz2eD41bTnO>)

Convido a reflexão. Por que será que Nações desenvolvidas, com uma legislação de trânsito mais avançada que a nossa e com políticas públicas bem sucedidas voltadas a educação no trânsito, tenham desconsiderado o uso de simuladores no processo de formação de condutores? Simples, porque os simuladores não tem eficácia comprovada; não faz diferença no processo de formação dos condutores. É desnecessário!

Os colegas têm noção do tamanho desse mercado? São cerca de 12 mil CFCs em funcionamento hoje em todo o Brasil. Ou seja, serão vendidos 12 mil simuladores de direção num primeiro momento, além das atualizações anuais dos softwares desses equipamentos. E isso tudo sem qualquer comprovação técnica, estatística ou científica de que o uso desses simuladores vai reduzir o número de acidentes e vítimas de trânsito no País.

Tenho quatro filhos menores de idade e posso assegurar que o que esses simuladores propiciam em termos de experiência já está aquém de qualquer jogo virtual, com os quais nossos jovens e adolescentes brincam diariamente.

Por todo o exposto, concluo que é nosso dever tirar o pé do acelerador e usar, não apenas o pedal do freio, mas, também o freio de mão, para refletir com serenidade e responsabilidade o quanto estamos beneficiando a população ou apenas um reduzido número de privilegiados a quem muito interessa nossa complacência.

Contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta importante medida.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2013.

Deputado MARCELO ALMEIDA

(PMDB/PR)