Duas visões

LEIS DE TRÂNSITO

Projeto de lei encaminhado pelo presidente Jair Bolsonaro ao Congresso Nacional, propondo alterações no Código de Trânsito Brasileiro, gerou discussões. Confira duas opiniões sobre o tema.

A PROPOSTA PUNE QUEM REALMENTE MERECE

WAMBERT GOMES DI LORENZO
Advogado, professor universitário, vereador em Porto Alegre
wambert@terra.com.br

Jaír Bolsonaro acer-
ta ao propor alteração
de dispositivos do CTB
por combater a indústria
da multa, reduzir a pressão sobre
motoristas profissionais,
respeitar as liberdades indi-
dividuais e punir quem real-
mente merece.

Há muito denuncio
governos que uti-
limam as regras de trânsito pa-
ra arrecadar e não para
humanizar.

A edição da Zero Hora de
07/12/18 reper-
cutiu denúncia
do MP contra ge-
rente da EPTC por pres-
sionar agentes para multar
simulando infrações, esti-
lando metas e punindo os que
não multassem. Entre 2016 e
o primeiro semestre de 2018,
arrecadação com multas em
Porto Alegre subiu de R$ 26,7
milhões para R$ 57 milhões.
Isso não é uma indústria?

A proposta de ampliar o li-
mite de 20 para 40 pontos
em 12 meses para suspensão
da CNH evita que motoristas
profissionais sejam impedi-
dos de trabalhar pela soma
de infrações leves ou médias,
em geral cometidas inadvert-
tidamente. Também colhe o
excesso de punição ao reti-
rar a multa e baixar de mé-
dia para leve trarfgar sem os
fardos acesos em rodovias e,
de grave para média, o trans-
porte desconforme de merca-
dorias e o desuso de viseiras
por motociclista. A proposta
não previa maus condutores,
mas pune quem realmente
merece: agiliza processos en-
volvendo rachas ou embriga-
gues bloqueia o licenciamen-
to de quem não atendeu a
recall.

O uso de cadeiri-
nhã para crian-
cias até 10 anos
não é lei. É
uma norma
do Contran e
o STF já jul-
gou inconstitu-
cionais sanções
impostas por esse
órgão. Sua obriga-
tedade cria dificuldades
para famílias que precisam
transportar crianças utiliz-
ando táxi ou transporte por
aplicativos.

O projeto também acerta
ao passar de cinco para 10 anos
de renovação da CNH e de três
carros para cinco para pessoas
mais de 65 anos. Em tempos
de incentivo a transportes al-
ternativos, retira da ilegalida-
de bicicletas motorizadas que
alcancem até 50 km/h.

O projeto merce elogios.
Em todo caso, é preciso avançar
no combate à indústria estatal
da multa e disseminar o uso
de lombadas eletrônicas, evi-
tando o uso de pardaís e rada-
res móveis que, esconderados,
quase nenhum efeito exer-
cem na redução da velocida-
de e na segurança do trânsito.

É UMA SABOTAGEM AO BEM-SUCEDIDO CTB

DANIELO BLANK
Professor de Medicina, membro do
Departamento de Segurança da Sociedade
Brasileira de Pediatría
blank@ufrrj.br

Código de Trânsito
Brasileiro é um sucess-
so com reconhecimen-
to mundial. O Relatório
da Saúde Global da Segurança
no Trânsito, o principal instru-
mento da OMS para moni-
trar a Década de Ação para a
Segurança no Trânsito,
destaca o Brasil quando
às melhores práticas leg-
islativas, vistas como o fator-
chave para a redução de
30% nas mortes no trânsito
entre 1990 e 2015.

De fato, tal docu-
mento enfatiza que a forta-
lição da legislação, com apli-
cação de multas severas aos
infratores, é a estratégia mais
efetiva de promoção da segu-
rança no trânsito, por meio
do controle do consumo de álcool
no estabelecimentos de álcool
e não uso de cinto de seguran-
ça, capacete de motociclista
e assentos infantis de seguran-
ça. E o Brasil, que possui uma
das legislações mais restritivas
do mundo ao ato de beber e
dirigir, controle adequado de
velocidade dos veículos e nor-
mas bem-sucedidas quanto ao
padrão de cimento de segurança
e capacete de motociclistas,
só fica fora do primeiro time das
nações com melhores práticas
legislativas porque, embora
conte com uma regulamenta-
ção do transporte de crianças
nos carrros, esta é ultrapassada
e imperfeita, em vista do co-
hecimento científico atual.

Por outro lado, não é preci-
sso repetir os trágicos núme-
ros que todos conhecem para
enfatizar que a carnificina no
transito continua sendo um
dos maiores maus lugares
problemas de saúde pública,
sobretudo porque penaliza
especialmente os jovens.

Com as mortes no trânsi-
to são uma questão de saú-
de populacional com fortes causas
sociais e de comporta-
mento, além das discussões
de conjunto ambiental, os go-
vernos têm grande responsabi-
]idade nas ações para combate-
-lá com medidas energéticas.
Assim, é inconcebível que
o próprio Poder Executivo
tente sabotar o bem-sucedido
CTB, com projetos frontal-
mente contrários a todas as
recomendações dos especia-
листas, propugnando a lenien-
da no controle da velocidade,
a tolerância com infratores e
a não aplicação de multas.

A única resposta cabível da
população a tal agressão à se-
gurança e à saúde é exercer
pressão vigorosa para que o
Congresso Nacional retire inte-
gralmente o torpe projeto de
alteração da Lei nº 9.503/1997,
que instituiu o Código de
Trânsito Brasileiro.