

# III CONGRESSO BRASILEIRO DE TRÂNSITO E VIDA

P E R S P E C T I V A   N O   S É C U L O   X X I

## “CARTA DE CURITIBA TRÂNSITO E VIDA 2003”

**“Gerar ações reivindicatórias, educativas de melhoria do trânsito, estabelecendo o vínculo de responsabilidade de aprimorar para salvar vidas”.**

Missão da

FENASDETRAN – Federação Nacional das Associações de Funcionários de Detran.

**Realização:** FENASDETRAN - Federação Nacional das Associações de Funcionários de DETRAN.

Realizou-se no período de 06 a 08 de novembro de 2003, no EXPOTRADE CONVENTION & EXHIBITION CENTER - CURITIBA/PARANÁ, o **III Congresso Brasileiro de Trânsito e Vida - Fator Humano no Trânsito.**

O evento teve como objetivo estudar e elaborar propostas para promover ações de segurança de trânsito e contou com a participação de Prefeituras Municipais, Secretarias Municipais de Transportes, Secretarias de Educação, Secretarias de Saúde, Polícia Militar, Civil, Corpo de Bombeiros, Polícia Rodoviária Federal, SEST/SENAT, Federações, Sindicatos, Departamentos Estaduais de Trânsito e Empresas Privadas. O Brasil se fez presente através dos Estados da Bahia, Ceará, Distrito Federal, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, Piauí, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Santa Catarina, São Paulo e Tocantins. O evento destacou-se pela presença de advogados, médicos, psicólogos, educadores, administradores, especialistas em trânsito, diretores e instrutores dos centros de formação de condutores. O objetivo do Congresso foi coletar a opinião dos variados segmentos sociais envolvidos na área do trânsito, a fim de formar um juízo de valor acerca dos temas apresentados e discutidos em plenário, indicando propostas para viabilizar a eficácia das medidas já estatuídas na Lei Nº9.503/97 - Código de Trânsito Brasileiro, bem assim outras entendidas necessárias a consecução de um trânsito seguro. A partir dos estudos e debates realizados surgiram problemas em relação aos quais foram deliberadas propostas e recomendações neste documento denominado Carta de Curitiba - Fator Humano no Trânsito.

### **1 - Problema Identificado:**

- Ausência efetiva de fiscalização por parte dos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados nos Centros de Formação de Condutores - CFC no que diz respeito a aplicação das normas já estabelecidas pelo CONTRAN.

### **Solução Proposta:**

- Implementar, através do DENATRAN, a fiscalização aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados, de forma a que estes, eficaz e eficientemente, atribuam as competências já destinadas pelas resoluções CONTRAN Nº74 e 89/98 às Controladorias Regionais de Trânsito, no sentido de fiscalizar a atuação do Centros de Formação de Condutores - CFC, no tocante ao preparo profissional dos seus instrutores e materiais didáticos utilizados, a exemplo dos materiais destinados a formação dos motociclistas.

## **2 - Problema Identificado:**

- Ausência de representantes da sociedade civil na composição das Câmaras Temáticas.

### **Solução Proposta:**

- Assegurar a presença dos mais variados segmentos sociais envolvidos na temática trânsito, com comprovada experiência técnica, na composição das citadas câmaras, de forma a garantir propostas de cunho técnico e exequíveis.

## **3 - Problema Identificado:**

- Ausência de padronização de procedimentos entre os Órgãos Executivos de Trânsito, nos aspectos atinentes a enquadramento de infrações, adoção de medidas administrativas, requisitos de habilitação, etc. Cita-se como exemplo normatização do CETRAN/SP proibindo o recolhimento da CNH nos casos especificados no CTB, sob a alegação de que se impõe uma penalidade (suspensão do direito de dirigir) sem que antes seja dado o direito de defesa ao infrator.

### **Solução Proposta:**

- Fomentar reuniões dos Órgãos Técnicos visando a padronização dos procedimentos, submetendo as decisões produzidas à apreciação e homologação do Órgão Normatizador Federal, a fim de que sejam adotadas por toda a Federação.

## **4 - Problemas Identificados:**

- a) Falta de estrutura dos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados para implementação da Inspeção Técnica Veicular - ITV.
- b) Omissão do Ente Estatal no cumprimento efetivo de sua competência constitucional, a exemplo da conservação e sinalização da malha viária.

### **Soluções Propostas:**

- a) Implementação gradativa da ITV levando em consideração o quantitativo e estado de conservação da frota dos estados, limitando as vistorias aos períodos de licenciamento, ainda que não tenham que ocorrer anualmente. Necessidade de um período de vacância, onde obrigatoriamente sejam efetivadas ações educativas visando ao objetivo final da inspeção.
- b) Observância restrita às disposições do artigo 320 do CTB, aliado a transparência das ações estatais (arrecadação e emprego das verbas).

## **5 - Problema Identificado:**

- Considerando a problemática levantada em nível nacional atinente ao uso de álcool e direção, com diversas e polêmicas interpretações acerca da constitucionalidade do art. 277 do CTB, sobremaneira no tocante a máxima de que "ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo", tornou-se, em diversos estados, ineficazes as disposições dos art. 165 (infração administrativa) e 306 (crime de trânsito) do CTB.

### **Soluções Propostas:**

- a) Nova produção legislativa no tocante aos crimes de trânsito, diante das constantes incoerências jurídicas constantes do capítulo XIX do CTB, principalmente no tocante ao uso de álcool e direção, já que é fator mais que provado de acidentes de trânsito e conseqüentemente lesões e óbitos, adequando a nossa legislação a de outros países. Cita-se como exemplos: Espanha e Portugal, cujas legislações obrigam a submissão aos testes

de alcoolemia sob pena de crime de desobediência, além de outras sanções de natureza administrativa.

- b) Necessidade do Supremo Tribunal Federal, como última instância de interpretação constitucional, posicionar-se diante do tema e de sua constitucionalidade, levando-se em consideração o princípio da proporcionalidade, já que há um conflito aparente de normas constitucionais - art. 5º, II (Legalidade - art. 277 do CTB) versus §2º do art. 5º (decorrente da incorporação do Pacto de São José da Costa Rica - ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo) - e a utilização do etilômetro apresenta-se prático, eficaz e econômico, além de destinar-se, em última análise, a salvar vidas.

#### **6 - Problema Identificado:**

- Políticas públicas voltadas quase que exclusivamente para a máquina - veículos, com preocupações eivadas de uma máscara capitalista, voltada para a máxima arrecadação, esquecendo-se do aspecto da educação continuada e principalmente da individualidade do ser humano.

#### **Solução Proposta:**

- Interdisciplinariedade. Os estudos e decisões relacionados ao trânsito devem partir de um conjunto de segmentos sociais, comprovadamente qualificados, técnica e praticamente, preocupados com a individualidade do ser humano, levando-se em consideração a ineficácia dos estados na solução de problemas que afetam diretamente o usuário das vias, sejam condutores de veículos ou pedestres, tais como fome, estresse, nível educacional, enfim um conjunto de infra-estrutura que permita ao indivíduo estar perfeitamente inserido na sociedade. Curitiba/PR, 08 de novembro de 2003.

#### **RELATOR**

André Luis Marinho Sampaio - BA

#### **RELATOR**

Cecília Bellina - SP

#### **RELATOR**

Adriano Marcos Furtado - PR

#### **RELATOR**

Marcos Antonio Oliveira Conceição - BA

#### **RELATOR**

Fábio dos Santos Valle - RN

#### **PRESIDENTE DA FENASDETRAN**

Mário José da Conceição

#### **PRESIDENTE DO CONGRESSO**

Edson James Rasera

#### **COMISSÃO CIENTÍFICA**

Regivalter Alves de Brito

#### **COMISSÃO CIENTÍFICA**

Edgard dos Santos Cabral