

PALÁCIO DO PLANALTO, BRASÍLIA, DF, 23 DE SETEMBRO DE 1997

*Senhor Presidente da Câmara dos Deputados, Deputado Michel Temer; Senhor Ministro Iris Resende, da Justiça; Senhores Ministros de Estado que nos dão a honra da presença; Senhor Governador do Distrito Federal, Professor Cristovam Buarque; Senhores Líderes dos partidos que apóiam o Governo no Senado e na Câmara e que aqui se encontram; Senhor Senador Francelino Pereira, que é o Presidente da Comissão que instituiu o projeto desse código; Senhor Deputado Paulo Gouveia, que presidiu a Comissão Especial na Câmara; Senhor Deputado Ary Kara, que foi o relator do projeto na Câmara; Senhores Parlamentares que aqui se encontram; Senhor Prefeito de Santos, Beto Mansur; Senhores Membros do Grupo Executivo de Redução de Acidentes do Trânsito (Gerat); Senhoras e Senhores,*

O Ministro Iris Rezende, de maneira concisa, já expressou o significado deste ato e expressou também – e eu reitero – os agradecimentos do Governo ao Congresso Nacional.

Na verdade, só os que não estão afeitos às lides parlamentares é que não avaliam o que significa a aprovação de um código com essa complexidade. Códigos que têm, para começar, um processamento diferen-

te da legislação ordinária e requerem um devotamento imenso. E, como o próprio nome diz, na verdade, não é uma lei, é um conjunto de disposições legais que ficam cristalizadas através de um só diploma, que deve perdurar, como, aliás, aquele que está sendo revogado hoje, que foi revogado por mim, neste momento, que perdurou 31 anos, como disse o Ministro Iris Resende.

É um trabalho difícil. E o Congresso soube se haver à perfeição. Ouviu as partes. Na democracia é assim: há que ouvir as partes. É difícil compor os interesses, sobretudo compor interesses com o objetivo de alcançar o bem comum, ou seja, para que a sociedade seja beneficiada e não apenas as partes, por mais legítimas que elas sejam, no encaminhamento das suas reivindicações.

Na pessoa do relator da parte final na Câmara, Deputado Ary Kara, eu quero, realmente, agradecer a todos aqueles que colaboraram, aos que eu já mencionei e aos muitos mais que cooperaram e que não podemos nominá-los. Muitos estão aqui presentes, outros estão ausentes. Mas isso mostra o empenho do Congresso em matérias dessa complexidade.

Eu não canso de dizer, e repito hoje, que é uma grande injustiça que o Brasil, e todo, não reconheça sempre que essa legislatura está mudando o arcabouço jurídico constitucional do Brasil, como não houve em nenhum outro período da nossa história. Talvez, só na Constituinte, que era um momento excepcional, houvesse uma modificação jurídica e constitucional de vulto. Mas esta legislatura tem sido incessante em atender aos apelos da sociedade, para que novos regulamentos possam permitir que a vida da nossa sociedade corresponda aos anseios do nosso povo.

O Ministro Iris Resende deu alguns dados aqui, que não preciso repetir. Mas o número é eloqüente: 27 mil mortes no trânsito, no ano passado. Se nós computarmos, além disso, aqueles que morreram nos hospitais, como conseqüência, são 40 mil mortes. É algo inaceitável! E o que é, talvez, mais dramático é que a maioria das vítimas tem entre 15 e 35 anos, ou seja, estamos ceifando a vida da nossa juventude através de desastres de trânsito. Sem falar nos feridos, que, no ano passado, foram 300 mil. É um número muito considerável. O Ministro da Saúde, que

aqui está, sabe o quanto significa isso em termos humanos e em termos de custo. É algo muito expressivo.

De modo que não se trata, simplesmente, de alguma coisa que tenha uma expressão apenas jurídica. Tem uma expressão humana. E o Brasil se cansou e tem indignação com a banalização da impunidade e da violência. E esse é um instrumento para que, na área do trânsito, nós possamos ter mecanismos que permitam combater a violência e a impunidade. Violência e impunidade que, repito, estão ceifando a vida dos nossos jovens.

Mas, mais ainda: é possível reduzir essa violência, e reduzi-la drasticamente, porque 90% dos acidentes de trânsito têm como causa o fator humano. Apenas 6% são consequência do problema das condições das vias. E apenas 4% são resultado de falhas mecânicas. Ou seja, o grande mecanismo que nós temos, hoje, para controlar esses desastres é a reeducação.

Entre esses infratores, há alguns que são habituais. Basta ver as multas: 76% dos veículos têm zero de multa, zero, enquanto que há uma enorme concentração em 0,5% de veículos, que têm sete ou mais multas, do mesmo condutor do veículo. Então, não é um problema que não possa ser enfrentado pela sua generalização. Não é. Ele alcança uma porção relativamente pequena dos que conduzem, mas produz efeitos catastróficos nas suas vítimas.

Por tudo isso, nós temos que entender que não se trata de uma fatalidade e que os acidentes de trânsito podem ser prevenidos, podem ser evitados. E nós precisamos ter uma ação muito ativa no sentido de controlá-los. É claro que isso implica não apenas o que direi daqui a pouco, a respeito da educação de quem conduz o veículo e do próprio pedestre, mas implica também a melhoria das vias e regulamentos que, agora, são possíveis. Quero dizer que, nessa questão, no que diz respeito às rodovias, o Ministro Padilha tem feito um esforço enorme. E se percebe já, hoje, a presença de uma ação do Ministro, muito competente e muito correta, que está permitindo ter esperanças de uma retomada de melhores condições de tráfego nas estradas.

E há esforços, aqui, em Brasília, na regulamentação, através de mecanismos de complementação do controle do tráfego urbano. De modo que há um lado da questão que não depende somente da reeducação do condutor dos veículos, mas depende também da ação pública. E esse lado não está sendo obscurecido pela ação do nosso governo.

No passado, basicamente, a questão de trânsito era encarada do ângulo da segurança pública. Mais tarde houve uma mudança nessa filosofia e passamos a vê-la como uma questão de engenharia de trânsito – é um avanço –, que diz respeito a algo que já mencionei aqui, às condições de vias, às condições de normas nas cidades, etc. Eu acho que hoje temos que dar um passo, e essa questão deve ser tratada como questão de cidadania responsável.

Não se trata de obscurecer os aspectos de segurança pública, nem de diminuir a importância da engenharia de trânsito, mas se trata de agregar a isso uma dimensão a que o Ministro Iris já se referiu, que é propriamente uma dimensão de responsabilidade cidadã e que diz respeito até mesmo à questão dos direitos humanos, porque a vítima é assassinada. E qual de nós não tem alguém querido ou próximo que já sofreu um acidente em que não teve responsabilidade alguma? Há um verdadeiro assassinato cego por parte daqueles que não são responsáveis.

Daí que passa a ser fundamental, nesse enfoque de cidadania responsável, que nós nos ocupemos da educação. E, para isso, este código já dispõe dos instrumentos. Até mesmo já existem as multas que serão utilizadas exclusivamente nas campanhas de trânsito. Há recursos, portanto, para que o Ministério da Justiça e o Ministério dos Transportes e, naturalmente, as prefeituras e os governos estaduais – porque nada mais no Brasil se fará somente a partir de Brasília; seria uma concepção equivocada –, para que possamos ter programas de prevenção de acidentes e para que esses programas, realmente, tenham um efeito.

Mas o Código não se limita, embora isso seja fundamental, à questão da cidadania e da reeducação da população para o bom uso dos automóveis, dos veículos em geral. Não se limita a isso. Ele tem disposições específicas sobre as crianças. Há a proibição de que crianças menores de 10 anos andem nos bancos da frente. Há dispositivos relativos aos cin-

tos de segurança. Houve moderação, e utilizamos o veto para evitar que avanços tecnológicos ficassem engessados e só um tipo de avanço pudesse ser utilizado. Não acredito que se possam resolver essas questões pela via, exclusivamente, do decreto ou da lei. É preciso que haja, realmente, uma compreensão do processo. Mas os municípios e os estados podem avançar mais e começar a tomar medidas complementares que levem, também, à intensificação da segurança.

E, sobretudo, não podemos mais ser condescendentes no que diz respeito às relações entre a bebida alcóolica e a direção de trânsito. Em muitos países, existe uma regulamentação estrita, como bem sabe o Deputado Gouveia, o Senador Francelino e todos os demais que aqui estão. Há uma disposição estrita a respeito dos níveis de compatibilidade entre a ingestão de bebidas alcóolicas – para não falar de drogas – os acidentes de trânsito e a conduta no trânsito. Nós temos que ser mais severos. Temos que, nessa matéria, ver que existe aqui também a reiteração dessa tendência de associação direta entre bebida alcóolica e acidentes de trânsito. Nós sabemos que cerca de 40 a 50% de acidentes de trânsito com vítimas que vão parar no Pronto Socorro do Hospital das Clínicas, em São Paulo, são consequência direta da ingestão de bebidas alcóolicas. Portanto, nós também temos que reduzir o nível de aceitabilidade da ingestão de bebidas alcóolicas. Temos que introduzir o que se chama bafômetro, para controlar com mais eficiência os efeitos da ingestão de álcool, e temos, portanto, que também ter uma atitude muito mais rigorosa de controle desses desmandos na condução dos veículos.

E a habilitação não pode ser dada sem um período de observação – e o código também registra isso – sem que haja, efetivamente, um controle mais ativo e sem que a pessoa tenha a possibilidade de perder a sua condição de autorização, se infringir regras ou se, em um período de tempo, depois que se tenha obtido essa autorização, não se comportar devidamente.

Nós temos que entender, crescentemente, que, no Brasil, o respeito à lei é um imperativo da cidadania e democracia em todos os campos. A idéia de que, ao desrespeitar a lei, se avança nas mudanças é uma idéia equivocada. É uma idéia que leva a, realmente, criar problemas mais

graves no futuro. E a lei tem que ser aplicada rigorosamente, no que diz respeito a essa matéria de trânsito.

Esse código não pode ser um ponto de referência. Ele tem que ser um código de conduta e a fiscalização tem que se exercer, porque, se houver a impunidade, a sociedade não vai ficar satisfeita e os infratores terão o caminho aberto para continuar infringindo a lei. Em nome do quê? Do seu arbítrio pessoal, do seu próprio julgamento, em que eles, sim, bebendo, acham que são capazes de conduzir, quando se sabe que assim ninguém é capaz de conduzir, ou que é possível abusar e não pagar a multa. Nós temos que mudar essa mentalidade na sociedade. A sociedade brasileira, hoje, cobra rigor na fiscalização e na cobrança daqueles que se desviam do padrão.

Também me parece claro que a sociedade brasileira, hoje, aceita e até deseja a utilização do cinto de segurança, que deve ser obrigatório. E obrigatório é obrigatório, como em qualquer país democrático e civilizado do mundo. Obrigatório não significa simplesmente uma disposição para ser cumprido por uns e não por outros. É para todos, a começar pelo Presidente da República.

E mais ainda. O novo Sistema Nacional de Trânsito foi criado por esse código. Deu ao CONTRAN uma estatura em que envolve a presença dos ministros no órgão. Portanto, elevou a condição desse órgão, que é muito importante para a execução dos dispositivos do Código Nacional do Trânsito, mas não se esqueceu daquilo que é fundamental, no que diz respeito a, realmente, que possamos dar um passo adiante, que são as câmaras temáticas, para que a população participe desses processos. Porque, de novo, numa redemocratização, como estamos fazendo, mais profunda da sociedade, não se trata simplesmente de criar uma burocracia, é preciso criar condutos, canais que juntem o Governo com a sociedade, para que a sociedade tenha uma participação ativa no controle da execução das leis e da administração e não seja simplesmente objeto da ação dos órgãos governamentais, mas que seja parte não só do processo decisório, mas do processo fiscalizador e, portanto, da própria administração.

Há, portanto, aqui neste código, uma série de instrumentos muito poderosos que vão permitir que haja uma mudança na questão.

Termino, Senhores Deputados, Senhores Ministros, Senhor Governador, Senhor Prefeito, Senhores e Senhoras que aqui estão, dizendo que, ao sancionar, de forma pública e com solenidade, este código, o fiz porque estou convencido de que se trata de um passo muito importante na vida do cidadão, na vida cotidiana do brasileiro, porque o pedestre, que não tem automóvel – alguns nunca terão, porque não terão condições para comprar um automóvel ou, pelo menos, não tiveram até agora –, é a maior vítima dos abusos ao Código de Trânsito. Portanto, trata-se de um ato de responsabilidade cidadã, trata-se de um ato que afeta a vida cotidiana de milhões de brasileiros. Aqui não se trata de um Código frio, que foi discutido no Congresso e aprovado pelo Presidente da República e que não tem nada a ver com o cotidiano. É uma matéria que diz respeito ao dia-a-dia dos brasileiros e das brasileiras, que estão, cada vez mais, cobrando de nós, que somos responsável pelo País, pela administração do País, uma atitude firme. E vejo que essa atitude firme, hoje, está incorporada neste código, graças à ação do Congresso Nacional e ao relacionamento que existe entre os ministérios dentro do Governo, entre si, e dos ministérios e do Governo como um todo com o Congresso Nacional.

Oxalá possamos continuar, pelo menos, nos esforçando para que aqueles que confiaram em nós e que nos puseram nas posições que hoje detemos possam continuar confiando, porque sabem que estamos fazendo aquilo que cada um dos brasileiros deseja.

Muito obrigado.

