



## SOCIEDADE

Alterações entram em vigor a partir de hoje com regras que, para especialistas, estimulam a irresponsabilidade ao dirigir e favorecem a impunidade. Para os críticos, a conta das mudanças será paga em vidas, num país que tem um dos tráfegos mais violentos do mundo

# Novo Código é teste para a segurança do trânsito

» SARAH TEÓFILO

Aprovadas no ano passado, no Congresso, e sancionadas pelo presidente Jair Bolsonaro em outubro, as alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) entram em vigor a partir de hoje em meio ao receio de especialistas da área de que a maior flexibilização nas regras poderá causar um aumento de infrações nas ruas e estradas. O país está entre os com mais mortes no tráfego de veículos e pedestres. Para quem atua no setor, as mudanças promovem a insegurança e podem custar vidas.

Um dos alvos das maiores críticas é o aumento do limite de pontos que um condutor pode ter antes de ter a Carteira de Nacional de Habilitação (CNH) suspensa. Pelas regras antigas, era de 20 pontos e, agora, passará a ser de 40, no caso de cometimento de infrações leves, médias e graves. Mas, se o motorista cometer uma infração gravíssima, esse número cai para 30. E, se forem duas gravíssimas, volta para 20.

Coordenador do programa de mobilidade urbana do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), Rafael Calabria afirma que essa alteração é, “de longe, a mais grave”, porque tem um im-

pacto na impunidade do trânsito. “Flexibiliza para comportamentos imprudentes. Nosso trânsito é muito inseguro, é um dos que mais matam e existe uma dificuldade enorme de fiscalização”, observa.

Calabria salienta que, tecnicamente, as alterações são absurdas e giram em torno do afrouxamento de regras que envolvem a segurança de todos, e não a simplificação burocrática.

Pelo código que deixou de valer hoje, os condutores podem cometer até quatro infrações graves sem ter a carteira suspensa, mas com a mudança, esse número dobra, ampliando a possibilidade de irregularidades. Não respeitar o limite de velocidade está entre os cinco principais fatores de risco de mortes e lesões no trânsito, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU).

### Velocidade e mortes

Coordenador da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global no Brasil, Dante Rosado frisa que a questão da velocidade é muito importante de ser observada, pois é uma das principais causas de mortes.

“Ter CNH suspensa é um elemento que colabora para que as pessoas evitem comportamen-

to de risco. A mudança estimula que os condutores cometam mais infrações, que podem causar mais mortes”, explica.

Segundo Rosado, há pessoas que alegam que a mudança na pontuação é positiva porque entendem que algumas infrações têm a pontuação inadequada no CTB, e que esse novo limite corrige isso. Para ele, seria mais interessante revisar a pontuação de algumas violações, definindo pontos apenas para aquelas associadas ao risco de sinistros graves em vez de ampliar o número de pontos.

“Infelizmente, houve um retrocesso que não deveria ter sido admitido. Mudanças que promovem a insegurança deveriam ser rechaçadas”, afirma.

Coordenador de incidência legislativa da União dos Ciclistas do Brasil (UCB), Milvo Rossarola diz que a lei que entra em vigor hoje foi apelidada de “PL (projeto de lei) da morte” justamente por não promover ações por um trânsito mais seguro. “Priorizou a morte, a impunidade, não priorizou a vida. É um retrocesso total e absoluto. Tínhamos oportunidade de fazer avanço e, em vez disso, voltamos 30, 40 anos”, afirma. A UCB propôs oito emendas em relação aos ciclistas e conseguiu a inclusão de três.

## Código de Trânsito Brasileiro

CTB teve mudanças aprovadas no Congresso no ano passado, em meio à pandemia, após envio do projeto do Executivo. Confira algumas das principais alterações:

### Pontuação para suspender CNH

Aumentou de 20 pontos para 40, da seguinte forma:

#### 40 pontos

motoristas profissionais ou sem infração gravíssima;

#### 30 pontos

condutores com uma infração gravíssima;

#### 20 pontos

condutores com duas infrações gravíssimas;

### Prazo maior de renovação de CNH

- Condutores abaixo de 50 anos: renovação a cada 10 anos
- De 50 a 69 anos: a cada 5 anos
- A partir de 70 anos: a cada 3 anos

### Mudança a partir das próximas renovações

Atualmente, vale a data de validade que está na carteira;



#### Advertência por escrito automática

- Para infrações leves e médias, sem depender de decisão da autoridade de trânsito, se o motorista não tiver cometido nenhuma infração nos últimos 12 meses. Antes, a penalidade mais branda poderia ser imposta, mas dependia de decisão da autoridade de trânsito;



#### Ciclovía

- Parar em ciclovía passa a ser infração grave e deixar de reduzir a velocidade do veículo ao ultrapassar ciclista, gravíssima;



#### Transporte de criança

- Uso de cadeirinha obrigatório para crianças de até 10 anos com menos de 1,45 metro de altura, sob pena de infração gravíssima. Antes, havia resolução do Contrans que previa a mesma idade. Originalmente, projeto do Executivo extinguiu a penalidade;
- Idade mínima para transportar crianças em motocicleta sobe de 7 para 10 anos;



#### Educação

- Previsão para que crianças e adolescentes tenham aulas teóricas e práticas sobre comportamento no trânsito;



#### Ferir ou matar

- No caso de homicídio ou lesão corporal culposa cometidos por motorista embriagado, prisão não pode ser substituída por penas mais leves;



#### Velocidade

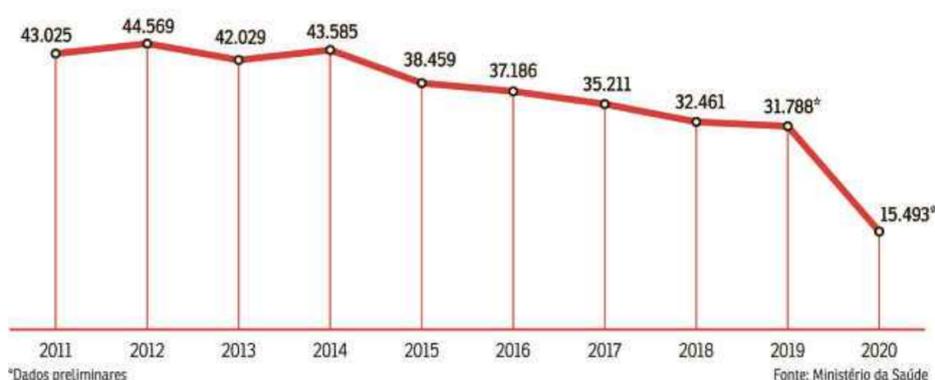
- Condutores que dirigem com velocidade superior a 50% do limite da via passarão por processo administrativo antes de terem a CNH apreendida e o direito de dirigir suspenso. Antes, disso ocorria imediatamente;



#### Cadastro positivo

- Motoristas que não tenham cometido infração em 12 meses poderão ter benefícios tarifários. Especialistas destacam dificuldade de saber quem são bons motoristas, visto as dificuldades de fiscalização, ou mesmo pessoas que usam carros no nome de terceiros que já não dirigem.

### Número de óbitos por lesões de trânsito (2010 a 2020)



## >> entrevista FREDERICO CARNEIRO | Diretor do Denatran

# “O Estado não pode forçar tudo”

No começo do governo, o presidente Jair Bolsonaro abriu uma campanha contra os radares que impõem limites de velocidade nas estradas e vias expressas e foi um dos maiores estimuladores das mudanças que desembocaram no novo Código de Trânsito. Tudo indicava o desejo de flexibilizar as regras de um dos tráfegos mais violentos do mundo. Mas, segundo Fre-

derico Carneiro, presidente do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), não há afrouxamento nem estímulo à infração pelos condutores no novo CTB — há a modernização de um conjunto de normas excelentes, mas de difícil execução. Ele defende, ainda, que não basta punir o motorista e que se deve criar um ambiente nas ruas e nas estradas de educação e bem-estar.

Edilson Rodrigues/Agência Senado



### Para Carneiro, encher vias de radares não torna o trânsito mais seguro

exemplo: a cadeirinha de bebês. Até então, a obrigatoriedade desse dispositivo não estava previsto no Código (de Trânsito Brasileiro, CTB) e isso trazia insegurança jurídica para aplicação da penalidade. Outra medida é o recall — a convocação do proprietário para a troca de uma peça ou um componente com defeito num veículo. Antes, não havia força legal para obrigá-lo a ir à concessionária, mas, agora, ao receber a notificação da montadora, tem um ano para atender ao chamado. E só licenciará o veículo depois que fizer o recall.

**Dirigir 20% acima da velocidade é infração média. E alta velocidade é um dos indutores de acidentes graves. Com a ampliação dos pontos, quem dirigir acima de 20% poderá cometer o dobro de infrações**

### do que as que podia com o código atual. Não é mais perigoso?

Em uma via, você pode colocar elementos para fazer com que a velocidade seja reduzida, como rotatórias e radares. Não pode jogar tudo nas costas do condutor, porque ele é humano e estará sujeito ao erro; não pode atribuir a um único fator. É uma combinação, e temos que atuar em todos esses pontos. Isso vai garantir uma visão integral da segurança.

### Não acha que se deve ampliar o número de radares para coibir a alta velocidade?

A gente não pode concentrar as ações de segurança em um único ponto. Radar não é a solução do problema — longe de ser. A gente precisa de um conjunto. Cobrir a cidade de radares não resolve.

### Especialistas criticam as alterações no CTB. Dá para contar com a boa vontade das pessoas?

Não há como (contar com) a garra do Estado para forçar tudo isso. A responsabilidade é compartilhada; é dever do Estado, mas o cidadão é fundamental. A gente precisa, sim, contar com esse senso de cidadania, de respeito às regras de trânsito, civilidade, gentileza e generosidade.

### Uma das mudanças previstas é o aumento do limite de pontos para suspensão do direito de dirigir. Essa flexibilização não incentiva o infrator?

Os órgãos de trânsito estavam recebendo muitos processos por conta da suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Não estavam conseguindo atender à vazão. No final, para o condutor que atingia os 20 pontos deveria ser aberto um processo administrativo, mas o número de situações em que efetivamente a suspensão é aplicada é reduzido. O que se pretendeu foi estabelecer os mesmos critérios rigorosos para as infrações gravíssimas. As infrações graves ficaram com um limite mais estendido, de forma que os órgãos consigam aplicar a suspensão.

### As alterações contribuirão para reduzir mortes e acidentes?

De um modo geral, trazem benefícios para a segurança. Por