

**CONGRESSO INTERNACIONAL DE
DIREITO, POLÍTICAS PÚBLICAS,
TECNOLOGIA E INTERNET**

**GT ON-LINE - DIREITO, POLÍTICAS PÚBLICAS,
TECNOLOGIA E INTERNET (A)**

D598

Direito, Políticas Públicas, Tecnologia e Internet – GT on-line[Recurso eletrônico on-line]
organização Congresso Internacional de Direito, Políticas Públicas, Tecnologia e Internet:
Faculdade de Direito de Franca – Franca;

Coordenadores Livio Augusto de Carvalho Santos, Regina Vera Villas Bôas e Valmir
Cesar Rossetti – Franca: Faculdade de Direito de Franca, 2023.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-913-1

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Desafios da Regulação do Ciberespaço.

1. Direito. 2. Políticas Públicas. 3. Tecnologia. 4. Internet. I. Congresso Internacional de
Direito, Políticas Públicas, Tecnologia e Internet (1:2023 : Franca, SP).

CDU: 34

CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO, POLÍTICAS PÚBLICAS, TECNOLOGIA E INTERNET

GT ON-LINE - DIREITO, POLÍTICAS PÚBLICAS, TECNOLOGIA E INTERNET (A)

Apresentação

É com grande satisfação que apresentamos os Anais do Primeiro Congresso Internacional de Direito, Políticas Públicas, Tecnologia e Internet, realizado entre os dias 12 e 15 de setembro de 2023, na Faculdade de Direito de Franca, composta por trabalhos apresentados nos Grupos de Trabalhos que ocorreram durante o evento, após rigorosa e disputada seleção.

Ditos trabalhos, que envolvem pesquisas realizadas nas mais diversas áreas do direito, mas primordialmente relacionados a temas centrados na relação entre o direito e o impacto das tecnologias, apresentam notável rigor técnico, sensibilidade e originalidade, buscando uma leitura atual e inovadora dos institutos próprios da área.

As temáticas abordadas decorrem de intensas e numerosas discussões que acontecem pelo Brasil, com temas que reforçam a diversidade cultural brasileira e as preocupações que abrangem problemas relevantes e interessantes.

Espera-se, então, que o leitor possa vivenciar parcela destas discussões que ocorreram no evento por meio da leitura dos textos. Agradecemos a todos os pesquisadores, colaboradores e pessoas envolvidas nos debates e organização do evento pela sua inestimável contribuição e desejamos uma proveitosa leitura!

Coordenação do Evento:

Alexandre Veronese (UnB)

Felipe Chiarello de Souza Pinto (Mackenzie)

José Sérgio Saraiva (FDF)

Lislene Ledier Aylon (FDF)

Orides Mezzaroba (CONPEDI/UFSC)

Samyra Naspolini (FMU)

Sílzia Alves (UFG)

Yuri Nathan da Costa Lannes (FDF)

Zulmar Fachin (Faculdades Londrina)

Realização:

Faculdade de Direito de Franca (FDF)

Grupo de Pesquisa d Políticas Públicas e Internet (GPPI)

Correalização:

Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito (CONPEDI)

Faculdades Londrina

Universidade Federal de Goiás (UFG)

Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM)

Mestrado Profissional em Direito da UFSC

A SEGURANÇA PÚBLICA E DIREITOS HUMANOS NO TRÂNSITO: UMA ANÁLISE DAS GARANTIAS CONSTITUCIONAIS

PUBLIC SAFETY AND HUMAN RIGHTS IN TRAFFIC: AN ANALYSIS OF CONSTITUTIONAL GUARANTEES

Valmir César Pozzetti ¹
Tiago Pereira Cirino ²
Fabricio Silva Dos Anjos ³

Resumo

O objetivo desta pesquisa foi o de analisar as garantias dos direitos fundamentais e da segurança pública como o contexto de papel social do direito de trânsito e confrontar essas diretrizes com o plano global da ONU e das políticas públicas do PNATRANS. A metodologia utilizada foi a do método dedutivo; quanto aos meios a pesquisa foi bibliográfica e quanto aos fins, qualitativa. A conclusão a que se chegou foi a de que, o Brasil precisa desenvolver políticas de Trânsito que se aproxime mais da meta do plano Global da ONU, fortalecendo o desenvolvimento de garantias sociais.

Palavras-chave: Direito de trânsito, Direitos humanos, Política nacional de trânsito, Segurança viária

Abstract/Resumen/Résumé

The objective of this research was to analyze the guarantees of fundamental rights and public security as the context of the social role of the right of transit and to confront these guidelines with the global plan of the UN and the public policies of PNATRANS. The methodology used was the deductive method; in terms of means, the research was bibliographical and in terms of purposes, qualitative. The conclusion reached was that Brazil needs to develop traffic policies that are closer to the goal of the UN Global plan, strengthening the development of social guarantees.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Traffic law, Human rights, National traffic policy, Road safety

¹ Pós-doutor em Direito pela Università degli Studi di Salerno/Itália e Escola Dom Helder Câmara/MG. Doutor em Direito Ambiental - Université de Limoges/França. Professor da UFAM e da UEA.

² Mestrando no Programa de Pós-graduação em Segurança Pública, Cidadania e Direitos Humanos pela Universidade do Estado do Amazonas – UEA.

³ Mestrando em Segurança Pública Cidadania e Direitos Humanos, Universidade do Estado do Amazonas. <http://lattes.cnpq.br/4109651960735068>

INTRODUÇÃO

O tema trânsito é uma das diretrizes importantes que quando o assunto é bem-estar social, isso se dá porque a segurança viária está intimamente ligada ao princípio da dignidade da pessoa humana, um dos fundamentos da República Federativa do Brasil.

O trânsito apresentar a conjuntura segura, isto é, quando possível isento de perigo e de risco, minimizando qualquer probabilidade de danos às pessoas, ao meio ambiente e aos bens públicos e privados.

A segurança viária é utilizada para referir ao conjunto de métodos e medidas para reduzir o risco e garantir a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, assim como as disposições e normas existentes em relação à circulação de pessoas e automóveis pelas ruas e rodovias, com o objetivo de prevenir os sinistros de trânsito.

Assim sendo, o objetivo desta pesquisa será o de analisar as garantias dos direitos fundamentais e da segurança pública no contexto de papel social do direito de trânsito e como específicos verificar o plano global da ONU e as políticas públicas do PNATRANS.

A problemática que movimenta esta pesquisa é: qual o papel da temática de direito de trânsito nas garantias dos direitos fundamentais e da segurança pública? Para isso, a pesquisa se justifica de grande relevância social e de tema atual, pois o reflexo do trânsito no cenário mundial (morte e lesão) foi classificado pela agência da Organização das Nações Unidas - ONU como uma verdadeira epidemia contemporânea.

A pesquisa se justifica tendo em vista que uma sociedade só se efetiva quando lhe é garantida a segurança e dentro desta segurança está a segurança no trânsito, no direito de ir e vir e no direito do pedestre de transitar pelos espaços urbanos e no direito dos motoristas também estarem aptos a dirigir com segurança e preservar a vida e a paz social.

A metodologia a ser utilizada nesta pesquisa será a do método dedutivo; quanto aos meios a pesquisa será bibliográfica com o uso da doutrina, legislação e jurisprudência; quanto aos fins, a pesquisa será qualitativa.

1. O PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL DA SEGURANÇA VIÁRIA

Os princípios, dentro do ordenamento jurídico tem um destaque especial, tendo em vista que eles expressam a forma de viver de uma determinada sociedade humana.

A força jurídica deles está prevista no artigo 4º da LINDB – Lei de introdução às Normas do Direito Brasileiro, Decreto-Lei nº 4.657/1.972:

Art. 4º Quando a lei for omissa, o juiz decidirá o caso de acordo com a analogia, os costumes e **os princípios gerais de direito**. (gn)

Nesse sentido, Pozzetti, Pozzetti e Pozzetti (2020, p. 178) destacam que:

Os Princípios são mecanismos normativos que subsidiam a construção de uma norma jurídica. Nenhuma Lei terá força jurídica, caso descumpra os Princípios Jurídicos, uma vez que quem constrói os princípios é a própria sociedade de determinada região/país em virtude da sua cultura e costumes.

Já para Gomes e Pozzetti (2018, p.84) “a palavra princípio designa início, começo, origem, ponto de partida. Assim, princípio, como fundamento de Direito, têm como utilidade permitir a aferição de validade das leis, auxiliar na interpretação das normas e integrar lacunas”.

É importante considerar que o trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e assemelhados e animais. Esse deslocamento pode ser isolado, em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento ou carga e descarga.

Para Rozestraten (1988, p. 25) “o trânsito é conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.”

Nota-se que o conceito doutrinário de trânsito não demonstra apenas a ideia de movimento, mas abrange também a imobilização na via. Além de o trânsito apresentar a conjuntura segura, isto é, quando possível é isento de perigo e de risco, minimizando qualquer probabilidade de dano às pessoas, ao meio ambiente e aos bens públicos e privados.

Nesse sentido, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB prevê o Trânsito Seguro como direito de todos e dever do Sistema Nacional de Trânsito, a quem cabe adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito, social e dever do Estado:

Art. 1º. O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

De acordo com o que ensina Araujo e Pazetti (2018, p. 4) o CTB traz na sua estrutura ao denominar de princípio da universalidade do direito ao trânsito seguro. Vejamos:

O § 2º traz o que podemos denominar de princípio da universalidade do direito ao trânsito seguro, uma vez que cria um direito aplicável a todos, indistintamente, o que não significa, entretanto, que, por ser direito, não represente igualmente uma obrigação, pois a segurança do trânsito depende, logicamente, de uma participação de

toda a sociedade, não sendo possível esperar que apenas os órgãos e entidades de trânsito se responsabilizem pela garantia a esse direito.

O tema trânsito é uma das diretrizes importantes que quando o assunto é bem-estar social, isso se dá porque a segurança viária está intimamente ligada ao princípio da dignidade da pessoa humana, um dos fundamentos da República Federativa do Brasil.

Dentre os princípios do Direito de Trânsito a da segurança viária exsurge como princípio mundial. A Convenção Internacional de Genebra (1949) enfatiza o dever dos usuários da via em abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito (BRASIL, 1949).

Neste cenário, a Organização das Nações Unidas - ONU coordenou os esforços globais em prol da segurança viária com a iniciativa da criação do plano mundial da Década de Ação pela Segurança no Trânsito. A ONU promovendo a defesa da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito com esforços para que o trânsito no mundo seja mais seguro.

No Brasil, a Década de Ações pela ONU estabeleceu mudanças na legislação brasileiro, especialmente, na Constituição Federal de 1988 (CF/88). Isto porque a Emenda Constitucional nº 82, de 2014 incluiu a segurança viária como princípio basilar do trânsito com previsão no Capítulo III, Da Segurança Pública, do Art. 144, § 10 da CF/88 (BRASIL, 1988).

O fundamento da segurança viária e o impulso para as demais leis, decretos, resoluções, atos administrativos está na CF/88, rol da segurança pública. Todavia, a segurança viária (ou o trânsito em condições seguras), ainda não foi incorporado à cultura e ao modo de agir dos brasileiros, sendo necessário reconhecer a existência e a natureza desse direito fundamental.

Assim, a segurança viária é utilizada para referir ao conjunto de métodos e medidas para reduzir o risco e garantir a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, assim como as disposições e normas existentes em relação à circulação de pessoas e automóveis pelas ruas e rodovias, com o objetivo de prevenir os sinistros de trânsito.

2. O DIREITO SOCIAL E COLETIVO AO TRÂNSITO SEGURO

A cidade se desenvolve a partir do grau da cultura de um determinado povo; quanto mais se desenvolve e cresce, novos problemas vão surgindo e é necessário que se viabilize uma infraestrutura geográfica e estrutura do espaço urbano, dando tratamento diferenciado aos seus cidadãos. Assim, é necessário programar o espaço urbano, de forma que ele traga condições de vida salubre e que esse espaço se transforme em meio ambiente adequado, dando segurança às pessoas que o habitam.

Nesse sentido, Prestes e Pozzetti (2018, p. 127) destacam que:

A primeira norma técnica para cidades sustentáveis do Brasil foi aprovada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), recebendo o nome de NBR ISO 37.120/2017. Esta norma define e estabelece metodologias para um conjunto de indicadores relacionados ao desenvolvimento sustentável de comunidades urbanas, com o objetivo de orientar e medir o desempenho de serviços urbanos e qualidade de vida nas cidades.

Em relação às origens da cidade, Bobbio (2004, p. 20) destaca que “os direitos do homem são direitos históricos, que emergem gradualmente das lutas que o homem trava por sua própria emancipação e das transformações das condições de vida que essas lutas produzem”.

Os direitos fundamentais sociais foram consagrados na Constituição Federal de 1988 e no Art. 6º, que estabelece alguns desses direitos, tais como: a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados.

Nesse prisma, os direitos sociais visam resguardar direitos mínimos à sociedade e têm como objetivo mitigar as vulnerabilidades sociais, ou seja, a execução de políticas públicas, destinadas a garantir amparo e proteção social aos mais fracos e mais pobres ou para determinado segmento social, cultural, étnico ou econômico.

Logo, a partir do momento as Constituições passaram a disciplinar sistematicamente os Direitos Fundamentais (possuindo certa relevância histórica) como sendo um direito de geração ou de dimensão. Dentro deste prisma, é importante destacar que uma cidade deve ter ruas e calçadas que assegurem o bem do cidadão que nel a vive ou que está de passagem por ela. Nesse sentido Wolff e Pozzetti (2019, p. 206) destacam que “Dentre os princípios fundamentais, o da dignidade da pessoa humana, declaram-no como sendo um princípio fundamental, do qual todos os demais princípios derivam e norteiam todas as regras jurídicas”.

À propósito, a respeito dessas terminologias, de geração ou de dimensão, alguns doutrinadores têm dissentido qual a “mais correta” para se denominar o evento de evolução histórica dos direitos fundamentais, e isto acontece principalmente entre essas expressões gerações e dimensões.

Bonavides (2009, p. 384) utiliza e faz referência ao termo gerações dos direitos fundamentais para explicar a inserção histórica deles nas constituições dos países, destacando que “os direitos fundamentais passaram na ordem institucional a manifestar-se em três gerações sucessivas, que traduzem sem dúvida um processo cumulativo e quantitativo [...]”.

Para Bobbio (2004, p. 9) também traz que os direitos estão dispostos cronologicamente em diversas fases ou gerações, vejamos:

As primeiras, correspondem os direitos de liberdade, ou um não-agir do Estado; aos segundos, os direitos sociais, ou uma ação positiva do Estado. Embora as exigências de direitos possam estar dispostas cronologicamente em diversas fases ou gerações, suas espécies são sempre — com relação aos poderes constituídos, apenas duas: ou impedir os malefícios de tais poderes ou obter seus benefícios. Nos direitos de terceira e de quarta geração, podem existir direitos tanto de uma quanto de outra espécie.

Vale ressaltar que parte da doutrina têm se mostrado contra os posicionamentos acima firmado, uma vez que, para alguns autores o termo “gerações” é impróprio para definir esta evolução dos Direitos Fundamentais. Neste aspecto, há a corrente doutrinária defende que o mais correto seria a expressão “dimensão”.

Na obra “A Eficácia dos Direitos Fundamentais” Sarlet (2007, p. 55) ao explicar sobre a tendência para o uso do termo dimensão, destaca que “em que pese o dissídio na esfera terminológica, verifica-se crescente convergência de opiniões no que concerne à ideia que norteia a concepção das três (ou quatro, se assim preferirmos) dimensões dos direitos fundamentais”.

A literatura de Lenza (2016, p. 1237) explica que o termo “dimensão” não dar ideia de abandono das conquistas anteriores na evolução dos Direitos Fundamentais, ou seja, “como prefere a doutrina mais atual, ‘dimensões’ dos direitos fundamentais, por entender que uma nova ‘dimensão’ não abandonaria as conquistas da ‘dimensão’ anterior e, assim, esta expressão se mostraria mais adequada no sentido de proibição de evolução reacionária”.

Com efeito, fazendo uma explanação nos outros direitos pode-se destacar que os direitos de primeira dimensão se referem às liberdades negativas clássicas, que enfatizam o princípio da liberdade, configurando os direitos civis e políticos. O de terceira dimensão consagram os princípios da solidariedade ou fraternidade protegendo interesses de titularidade coletiva ou difusa, mostrando uma grande preocupação com as gerações humanas, presentes e futuras.

Para a temática do presente estudo, a ideia de o trânsito seguro como direito social (fundamental) que objetiva criar diretrizes, deveres e tarefas a serem realizadas pelo Estado, com o intuito de possibilitar ao indivíduo mínimas garantia à proteção da vida e a incolumidade física de todos os usuários das vias terrestres.

Nesse sentido, os direitos de segunda dimensão relacionam-se com as liberdades positivas, reais ou concretas, assegurando o princípio da igualdade material entre o ser humano, ou seja, exige-se do Estado que preste políticas públicas e impondo uma obrigação de fazer, correspondendo aos direitos sociais.

Para o autor Marmelstein (2009, p. 52) os direitos de segunda dimensão “funcionam como uma alavanca ou uma catapulta capaz de proporcionar o desenvolvimento do ser humano, fornecendo-lhe as condições básicas para gozar, de forma efetiva, a tão necessária liberdade”.

A principal forma de assegurar os direitos sociais é por meio de políticas públicas, uma vez que o trânsito seguro ainda não foi incorporado à cultura e ao modo de agir da sociedade sendo, assim, fundamental reconhecer a existência e a natureza desse direito fundamental.

O trânsito seguro é meio para se alcançar o bem-estar de todos nas vias públicas, proteção da vida e do patrimônio, e, para que possa salvar vidas, faz-se necessário observar o que de mais atual existe para alcançar o desejo constitucional e legal das normas.

Dessa forma, o trânsito seguro, como direito e dever de todos, pode ser constitui de Direito Fundamental de segunda dimensão relacionados ao uso social e coletivo das vias terrestres mas também da proteção à vida e da incolumidade física das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas.

3. O PLANO GLOBAL DA ONU PARA A SEGURANÇA NO TRÂNSITO

De acordo com Relatório Global da Organização Mundial da Saúde – OMS sobre o Estado da Segurança Viária (2018) indica que as mortes no trânsito continuam aumentando, com um total anual de 1,35 milhão e que as lesões causadas no trânsito são a principal causa de óbito de crianças e jovens entre 5 e 29 anos no mundo.

Os dados da OMS e da ONU relacionados a vítimas de sinistro de trânsito trouxeram o alerta sobre a segurança viária no mundo. Nesse aspecto, foi publicado em 11 de maio de 2011 o “*Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020*”, que poderia ser traduzido como Plano Global para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito.

O desafio de reduzir os acidentes de trânsito começou de uma iniciativa da Organização das Nações Unidas – ONU com movimento de esforços globais em prol da segurança viária, assim, criou a Década de Ação pela Segurança no Trânsito no período de 2011 a 2020 (BRASIL, 2012).

A Década de Ação inclui um Plano Global, que descreve as ações necessárias para atingir a meta de reduzir mortes e lesões no trânsito e ações aceleradas para tornar as caminhadas, as bicicletas e o uso do transporte público seguros.

O Plano consiste em modelo a ser usado no mundo todo, com vistas à redução do número de acidentes no trânsito. Esse plano servirá de balizador para que os países elaborem seus planos nacionais. O documento está planejado em torno de cinco pilares que são: gestão

da segurança do trânsito; estradas mais seguras e mobilidade; veículos mais seguros; usuários de rodovia mais seguros; e atendimento às vítimas.

No Brasil, para a Década de Ações, adotou algumas iniciativas para redução dos acidentes de trânsito como por exemplo o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes – PARADA. Outra iniciativa importante foi a elaboração do pacto (ou plano) do Programa Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito – PRONARAT. É importante mencionarmos que o documento encontra-se com texto com caráter de versão preliminar.

No entanto, o reflexo maior foi na Constituição Federal de 1988 que passou a estabelecer a “segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas”, assim como assegurar “ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente” (BRASIL, 1988).

Ademais, o reflexo no CTB para área de educação com a criação e implantar escolas públicas de trânsito, destinadas à educação de crianças, adolescentes, jovens e adultos e o desenvolvimento da segurança e das áreas de proteção de ciclistas (BRASIL, 1997).

Vale ressaltar, que os países, inclusive o Brasil, não conseguiram atingir a meta do Plano Global para Década de Ações (2011-2020) sendo necessário a OMS lançar uma nova Década de Ação pela Segurança no Trânsito para 2021-2030.

4. AS POLÍTICAS PÚBLICAS DO PNATRANS NO BRASIL

A organização das ações do governo, de forma que possam ser planejadas, executadas, controladas e mensuradas trazem as Políticas Públicas. Com as questões de trânsito, a situação não é diferente, há a necessidade de organização dos atores governamentais com vistas, principalmente, à preservação de vidas e mobilidade no trânsito.

No estudo sobre Políticas Públicas existem dois conceitos principais que em inglês são diferenciadas pelas palavras *politics* e *policy*. De acordo com autores Bobbio, Mateucci e Pasquino (2002, p. 47) a “*politics* é a atividade humana ligada a obtenção e manutenção dos recursos necessários para o exercício do poder sobre o homem”.

Segundo Bobbio *et al* (2002, p. 47) “o termo *policy* trata do sentido de política como um processo de construção e atuação de decisões, em outras palavras, esse sentido diz respeito ao processo que será adotado para o alcance de um objetivo”.

A conceituação de Políticas Públicas para o trânsito está relacionada ao nível de atuação, isto é, uma política pública pode abordar aspectos estratégicos, táticos ou operacionais.

A política pública para trânsito foi estabelecida pela Política Nacional de Trânsito - PNT sendo “alcançados com a implementação de políticas públicas em todos os setores que afetam

a sociedade brasileira, dentre os quais o trânsito, ainda um dos mais violentos do mundo” (BRASIL, 2004, p. 3).

O PNT é o marco referencial do País para o planejamento, organização, normalização, execução e controle das ações de trânsito em todo o território nacional. Possui em seu corpo instrumentos, princípios, objetivos e diretrizes que visam, em suma, exaltar o trânsito em todos os seus aspectos, lançando metas para que sejam alcançadas para tornar o trânsito mais fluído, menos violento, mais educado etc.

Nesse prisma, a Política Nacional de Trânsito (2004, p. 3-4) traz a ideia do princípio da universalidade do Direito ao Trânsito Seguro ao estabelecer como atividade preservação da vida, vejamos:

O trânsito é feito de pessoas, e assim pensa este Governo, e com este enfoque se buscou a construção dos objetivos e das diretrizes da Política Nacional de Trânsito, que tem o cidadão e a cidadã como seu principal beneficiário e a preservação da vida e do meio ambiente sua maior aspiração.

A Lei nº 13.614/2018 estabeleceu uma nova política pública denominada de política de segurança no trânsito ao instituir o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS. O PNATRANS busca preservar direitos e garantias fundamentais estabelecidos na Constituição Federal de 1988, tais como: direito à vida, à igualdade e a segurança. O Plano traz metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos.

Nesse sentido, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito será construído por ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais, conforme pode ser observado no dispositivo legal da Lei nº 13.614/18:

Art. 326-A. A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere à política de segurança no trânsito, deverá voltar-se prioritariamente para o cumprimento de metas anuais de redução de índice de mortos por grupo de veículos e de índice de mortos por grupo de habitantes, ambos apurados por Estado e por ano, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais.

Nesta Lei nº 13.614/18 os órgãos e entidades de trânsito tem o objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final do prazo de dez anos, reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupo de habitantes.

Para regulamentar o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN estabeleceu através da Resolução CONTRAN nº

740 de 2018 que as ações que compõem o PNATRANS para o decênio 2019-2028, constituem o Programa Nacional de Trânsito – PNT (a Resolução CONTRAN nº 514, de 2015, que dispõe sobre o PNT).

O CONTRAN, em 2021, criou uma Resolução trazendo a estrutura do PNATRANS. A Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 870 de 2021 (revogou Resolução CONTRAN nº 740 de 2018) prevê que o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito o Conselho Nacional de Trânsito será estruturado em 6 (seis) pilares.

Consoante a nova Resolução do CONTRAN nº 870 de 2021 o Pilar 1 traz a Gestão da Segurança no Trânsito; o Pilar 2 com Vias Seguras; o Pilar 3 de Segurança Veicular; o Pilar 4 da Educação para o Trânsito; o Pilar 5 de Atendimento às Vítimas; e por último o Pilar 6 referente a Normatização e Fiscalização.

Ademais, a nova Resolução especifica os princípios de um sistema seguro de mobilidade como sendo, por exemplo, nenhuma morte no trânsito é aceitável e os seres humanos são vulneráveis a lesões no trânsito.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito o Conselho Nacional de Trânsito adotou o programa “Visão Zero”, um programa realizado na Suécia que visa não imputar a culpa de um sinistro de trânsito apenas ao condutor.

No PNATRANS entende-se por Sistema Seguro e Visão Zero a premissa básica de que o “erro humano é inevitável, mas as mortes e ferimentos graves no trânsito não são, com base na compreensão mais profunda das causas das fatalidades e das lesões e com o objetivo de zerar o número de mortos e feridos graves no trânsito” (BRASIL, 2018).

O programa Visão Zero, os humanos podem cometer erros, mas o sistema viário não. Enquanto as políticas tradicionais de segurança viária estão focadas principalmente no comportamento humano, esse sistema busca enxergar as causas fundamentais dos problemas de insegurança viária, que, na maioria das vezes, deve-se a problemas do desenho do sistema viário e de transporte, ou seja, na infraestrutura.

Vale destacar, a responsabilidade dos órgãos público na manutenção e sinalização das vias terrestres. O PNATRANS incluiu o dever dos órgãos público pela garantia da segurança viária, e o Código de Trânsito Brasileiro traz a responsabilidade objetiva para os Órgãos e Entidades do SNT que em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro causarem danos aos cidadãos.

Para isso, a doutrina traz a Teoria do Risco Administrativo e abrange os danos causados a particulares em face da má conservação do patrimônio público, especialmente, quando restar

suficientemente comprovada a omissão do órgão público na manutenção, sinalização e conservação da via pública, que resultem em sinistro de trânsito.

Sob o pálio, vejamos o julgado:

RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. BURACO NA VIA PÚBLICA. AUSÊNCIA DE SINALIZAÇÃO. OMISSÃO ESPECÍFICA. APLICAÇÃO DA TEORIA OBJETIVA. NEXO CAUSAL ENTRE O ACIDENTE E A OMISSÃO NA CONSERVAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DA VIA PÚBLICA. DEVER DE INDENIZAR CARACTERIZADO. (...) havendo uma omissão específica, o Estado deve responder objetivamente pelos danos dela advindos. Logo, se o prejuízo é consequência direta da inércia da Administração frente a um dever individualizado de agir e, por conseguinte, de impedir a consecução de um resultado a que, de forma concreta, deveria evitar, aplica-se a teoria objetiva, que prescinde da análise da culpa” (TJSC, AC n. 2009.046487-8, rel. Des. Luiz César Medeiros, j. 15.9.09). Grifo nosso.

Logo, a política pública para o trânsito tem que desenvolver a promoção e a expansão da cidadania, a inclusão social, a redução da violência no trânsito e a incolumidade física das pessoas. O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito constituem o Programa Nacional de Trânsito, mas as metas de redução de índice de morto irão ocorrer quando houver a mudança no comportamento do condutor e do pedestre.

CONCLUSÃO

A problemática que movimentou esta pesquisa foi a de se verificar qual o papel da temática de “direito de trânsito” nas garantias dos direitos fundamentais e da segurança pública. Os objetivos da pesquisa foram atingidos uma vez que se fez análise da legislação e da doutrina, no tocante aos direitos humanos, e aos direitos dos cidadãos de transitarem livremente e com segurança nos espaços urbanos e no trânsito em geral.

O Direito de Trânsito desenvolve o elo com diversas áreas da sociedade intimamente ligado aos princípios fundamentais sociais. A segurança viária é a base das garantias a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas.

O trânsito seguro pode ser reconhecido como direito de segunda dimensão ao constituir direito e dever de todos ao uso social e coletivo das vias terrestres garantindo a proteção à vida e a incolumidade física dos seres humanos. A partir da vivência harmoniosa e da prestação de tarefas a serem realizadas pelo Estado, com o intuito de possibilitar ao indivíduo a utilização da via de forma segura e a construção de direito humano e fundamental com educação, transporte

e segurança nas vias terrestres. Concluiu-se que a experiência mundial na política pública de trânsito é inovadora, assim, faz-se necessário a participação efetiva dos órgãos públicos brasileiros em conseguir atingir a meta do Plano Global da ONU. No cenário nacional fortalecer a Política Nacional de Trânsito e desenvolver em conjunto com as unidades da federação o PNATRANS nas garantias sociais.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Julyver Modesto de; PAZETTI, Arnaldo Luis Theodosio. **Código de Trânsito Brasileiro anotado e comentado**. São Paulo: Letras Jurídicas, 2018.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. São Paulo: Editora Malheiros, 2009.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos** (1909). Tradução Carlos Nelson Coutinho; apresentação de Celso Lafer, Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

BOBBIO, Norberto; MATEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política**. Brasília: Editora da UnB, 2002.

BRASIL. LINDB - **DECRETO-LEI Nº 4.657, DE 4 DE SETEMBRO DE 1942**. Congresso Nacional, Rio de Janeiro, 1942.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do**. Congresso Nacional, Brasília, 1988. Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503/1997**. Congresso Nacional, Brasília, 1997.

BRASIL, **Convenção Internacional de Genebra**. DF: Senado Federal, 1949. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D42121.htm. Acesso em: 17 de jun. de 2021.

BRASIL, **Departamento Nacional de Trânsito** - Denatran. Política Nacional de Trânsito - PNT. Edição Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, Ministério da Justiça, Esplanada dos Ministérios, Brasília – DF, 2004.

BRASIL, **Ministério da Infraestrutura. Resolução do Conselho Nacional de Trânsito** – CONTRAN. DF: Senado Federal, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/resolucoes-contran>. Acesso em: 16 de ago. de 2021.

BOBBIO, Norberto. **A Era dos Direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

GOMES, Wagner Robério Barros e POZZETTI, Valmir César. O PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO E O PACOTE DO VENENO: O PROJETO DE LEI Nº 6.2 99/2002 E AS ESTRATÉGIAS PARA ENFRAQUECER A FISCALIZAÇÃO DOS AGROTÓXICOS NO BRASIL. **Rev. de Direito Agrário e Agroambiental** | e-ISSN: 2526-0081| Porto Alegre; v. 4; n. 2; p. 71–90|Jul/Dez. 2018. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/rdaa/article/view/5012>, consultada em 30 jul. 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/56643-decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o>. Acesso em: 15 jul. 2023.

POZZETTI, Valmir César; POZZETTI, Daniel Gabaldi e POZZETTI, LAURA. A IMPORTÂNCIA DO PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO NO ÂMBITO DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL. **Revista. Campo Jurídico**, Barreiras-BA v.8 n.2, p.175-189, Julho-Dezembro, 2020. Disponível em: https://scholar.google.com.br/citations?view_op=view_citation&hl=pt-BR&user=78jNAsgAAAAJ&citation_for_view=78jNAsgAAAAJ:f2IySw72cVMC, consultada em 20 jul. 2023.

PRESTES, Fernando Figueiredo e POZZETTI, Valmir César. A PRIMEIRA NORMA TÉCNICA PARA CIDADES SUSTENTÁVEIS: UMA REFLEXÃO SOBRE A PROBLEMÁTICA URBANA. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade E Alteridade** |

e-ISSN: 2525-989X | Porto Alegre | v. 4 | n. 2 | p. 117 – 134 | Jul/Dez.2018. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/210565656.pdf>, consultada em, 20 jul. 2023.

ROZESTRATEN, Reinier, J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU: Editora da Universidade de São Paulo, 1988.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A Eficácia dos Direitos Fundamentais**. 8ª Edição, Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2007.

SAMPAIO, José Adércio Leite. **A constituição reinventada pela jurisdição constitucional**. Belo Horizonte: Del Rey, 2002.

TRINDADE, Antonio Augusto Cançado. **Tratado de direito internacional dos direitos humanos**. vol.1., Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris, 1997.

WOLFF, Fernando Leitão e POZZETTI, Valmir César. GARANTIAS DOS DIREITOS INDIVIDUAIS E SOCIAIS DO TRABALHO, NO ÂMBITO DA TERCEIRIZAÇÃO. **Revista Themis, Fortaleza**, v. 17, n. 1, p.201-242, jan./jun. 2019. Disponível em: <file:///C:/Users/Valmir%20Pozzetti/Downloads/admin,+Gerente+da+revista,+692-2474-1-CE-8.pdf>, consultada em 23 jul. 2023.