

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Briga de trânsito  
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Carta Aberta  
aos Presidenciáveis

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Negligência dos Governos  
e Sociedade

PÁGINA 7

Estão abertas  
as inscrições  
para o Prêmio  
Senatran 2022

PÁGINA 4

# O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO DE 2022 - ANO 11 - Nº 152

## ATROPELAMENTOS

### Pessoas acima de 50 anos são as maiores vítimas



Dados divulgados pelo Ministério da Saúde mostram que em 2020, 5.120 pessoas morreram em decorrência de atropelamentos no Brasil. Chama a atenção, no entanto, o perfil dos pedestres vítimas dessas ocorrências. Mais da metade desse número eram pessoas com idade acima de 50 anos. (Página 9).



Como o envelhecimento  
da frota brasileira  
impacta o mercado  
automotivo

PÁGINA 16

Brasil: carros  
elétricos já são  
uma realidade?

PÁGINA 8

Ignorando parecer técnico,  
Contran propõe tornar curso  
teórico facultativo na  
formação de condutores

PÁGINA 6



SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.



CONSERVE-SE  
À DIREITA



SENTIDO DE  
CIRCULAÇÃO  
NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO  
EXCLUSIVA DE  
ÔNIBUS

## EDITORIAL

# Para salvar vidas

Neste mês de agosto, em Florianópolis, uma colisão frontal de dois veículos de passeio matou quatro pessoas, dentre elas uma criança de quatro anos de idade. Ricardo Bastian estava com a mãe, Mariana de Abreu Bastian, em um carro de aplicativo, voltando para casa após terem participado da festa de aniversário do pai de Mariana, avô de Ricardo.

O veículo onde estava a família era conduzido por Luiz Gustavo Bezerra e foi atingido por um Peugeot 308 que entrou na contramão. Com a violência do impacto, o menino foi arremessado para fora do veículo e morreu no local. A ocorrência trouxe à tona a discussão sobre a obrigatoriedade do uso da cadeirinha de segurança por menores de sete anos e meio de idade.

A Resolução n. 277 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), de maio de 2008, definiu como obrigatório o uso da cadeirinha para crianças até sete anos. Posteriormente, o órgão isentou o uso do equipamento para “transporte remunerado individual de passageiro durante a efetiva prestação do serviço”.

Segundo Resolução 819, de março de 2021, “as exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade,

não se aplicam aos veículos de transporte coletivo de passageiros, aos de aluguel, aos de transporte remunerado individual de passageiros, aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5 t”.

Sem dúvida alguma o sinistro em pauta é uma tragédia totalmente atípica, com um veículo, provavelmente em alta velocidade, invadindo a pista na contramão. Porém, é justamente por esta falta de previsibilidade no trânsito, que se criaram os equipamentos de segurança, a fim de reduzir os danos causados por um eventual “acidente”.

Não estamos aqui para acusar o legislador que transferiu a responsabilidade de usar ou não os equipamentos de segurança aos responsáveis pela criança, nem mesmo a quem não tem como carregar um equipamento deste porte para oferecer aos passageiros. Todavia, é evidente que a desobrigação do uso do equipamento em veículos de aplicativo traz seus riscos.

Ainda que não seja obrigado, é importante destacarmos que a forma mais segura de transportar crianças nos veículos é, comprovadamente, na cadeirinha. Isso porque o equipamento é projetado de acordo com o peso e a altura da criança para

proteger partes frágeis do corpo da criança, como cabeça, pescoço e coluna em caso de acidente e, principalmente, não ocorrer a projeção da criança para fora do veículo, em casos de impacto.

Lamentamos profundamente o fato ocorrido com esta família, assim como com os motoristas dos veículos envolvidos. Mas não podemos deixar de falar sobre a importância do uso dos equipamentos de proteção para crianças ao transportá-las em veículos, independentemente da penalidade de uma multa.

Esses dispositivos são projetados para reduzir o risco de morte ou lesão grave em casos de colisão ou de freada brusca. Nunca sabemos o que está por vir. Uma tragédia pode estar prestes a acontecer depois da próxima curva.

Por esta razão, apesar de não haver a obrigatoriedade na lei, apelamos aos pais e responsáveis que deem sempre preferência a transportar as crianças na cadeirinha ou nos demais dispositivos adequados, mesmo que seja nos veículos de aplicativo ou em curtas distâncias. A vida é um sopro! Somos todos frágeis diante desse amontoado de ferro e tecnologia, especialmente, as nossas crianças. Por isso, façamos tudo o que está ao nosso alcance para salvar vidas.

## NOTAS E FLAGRANTES

### PNEUS SEM AR

A indústria automobilística não para de revolucionar. Os pneus sem ar, novidade apresentada nas pistas de testes, são um feito promissor e dotado de grande tecnologia, que promete tornar as viagens mais seguras, além de prevenir o motorista de diversos transtornos.

A francesa Michelin pretende colocar seu produto nas lojas em 2024. Toyo, Bridgestone e Hankook também são fabricantes na corrida para lançar seus pneus sem ar. Embora modelos similares já estejam em uso em máquinas agrícolas, por exemplo, o uso comercial ainda está um pouco longe.



### BALIZA

Uma mulher capotou o carro ao tentar fazer uma baliza durante uma prova prática do Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina (Detran-SC), em Florianópolis. Durante o teste de direção, em vez de frear, a aluna acelerou o carro. O veículo subiu na calçada, pegou uma mureta, e capotou. A autoescola envolvida reclama que já havia comunicado à corregedoria do Detran-SC de que os examinadores costumam ficar fora do veículo durante a prova, apesar de o artigo 14, da resolução 789, do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), determinar que o aluno deverá estar acompanhado por “no mínimo, dois membros da comissão”, durante exame de direção.

Por Ellen Bruehmueller  
contato@monatran.org.br



## O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional de Educação no Trânsito**

Sede Nacional:  
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911  
Centro - Florianópolis  
Santa Catarina – CEP 88020-000  
Fones: (48) 99981-9363  
E-mail: [jornal@monatran.org.br](mailto:jornal@monatran.org.br)  
Site: [www.monatran.org.br](http://www.monatran.org.br)

### DIRETORIA EXECUTIVA:

#### Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

#### Diretores:

Alaor Francisco Tissot  
Sergio Carlos Boabaid  
Jorge Castro Reis Filho  
Francisco José Mattos Mibielli

#### Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

#### Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

### Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

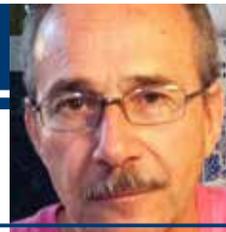
#### Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

#### Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.



## Briga de trânsito

**N**ervos à flor da pele, intolerância, impaciência, ignorância... difícil definir a principal causa do triste cenário que estamos acompanhando no Brasil nos últimos tempos. Somente neste ano, pelo menos 18 pessoas perderam a vida após se envolverem em algum episódio de briga no trânsito.

Aos 42 anos, o tenente da Polícia Militar do Amapá, Cleber dos Santos Santana, perdeu a vida na frente do filho, ainda criança, durante uma briga de trânsito no Centro de Macapá, ocorrida em fevereiro deste ano, por intolerância de um major da reserva da PM, em um modus operandi parecido com o da tragédia ocorrida recentemente, em BH, onde um delegado tirou a vida de um motorista.

Levantamento feito por O TEMPO com base em matérias jornalísticas de 11 veículos de imprensa mostra que o Brasil registrou ao menos 16 tragédias do tipo só neste ano, resultando em 18 mortes.

Os óbitos estão divididos por 13 Estados: Minas Gerais (o caso de BH), Santa Catarina

(São Bento do Sul), Goiás (Itapaci), Bahia (Candeias), Paraná (Cascavel e Goioerê), São Paulo (Ribeirão Preto), Rio Grande do Norte (Natal), Rio Grande do Sul (Canoas e Torres), Espírito Santo (Serra e Guarapari), Rio de Janeiro (Rio de Janeiro), Ceará (Barbalha), Amapá (Macapá) e Amazonas (Manaus).

A tragédia com mais vítimas aconteceu em Barbalha, no Ceará. Uma discussão de trânsito terminou com três mortos, após uma briga por conta de um carro estacionado na via, impedindo a passagem de outro. Houve uma troca de tiros e três homens, entre eles um jovem de 18 anos, perderam a vida, segundo informações do G1.

No Rio, a intolerância tirou a vida de Rogério Neris dos Santos, de 47 anos. Ele bateu a cabeça no meio-fio e perdeu a vida, após levar um soco na cara. Ele fazia sua última entrega de frutas do dia, conforme informações de O Dia.

Confesso que acompanho atônito cada caso desse tipo. Isso sem falar nas brigas que não levam a morte, mas causam traumas físicos

e emocionais. No mês de junho, na Grande São Paulo, uma briga de trânsito acabou em socos, chutes, empurrões, puxões, de cabelo, “capacetadas” e tudo mais que você possa imaginar. Até um bebê recém-nascido ficou no meio dessa confusão e acabou agredido.

Nessas horas, eu me pergunto: Onde foi parar a humanidade desses motoristas envolvidos nesta barbárie? Como pode uma situação tão boba levar a atitudes tão graves? De acordo com um levantamento feito para o Fala Brasil, a ultrapassagem indevida é motivo de 20% das brigas de trânsito. Outros 18% seriam motivadas pelas chamadas “barbeiragens”. Enquanto 10% atribuem aos surtos ao estresse.

Sinceramente, ao vivermos os momentos complexos da pandemia, por algum tempo, pensei que toda esta situação iria mudar o comportamento das pessoas para melhor: mais amor, mais respeito, mais empatia, mais valor ao que realmente importa. Mas o que temos visto nos noticiários é justamente o contrário disso. Uma realidade lamentável e mortal.



### APLICATIVO

Nos últimos meses, o cancelamento de corridas está sendo um dos principais problemas das empresas de transporte por aplicativo como Uber e 99. Aliás, sempre recebemos inúmeras reclamações de nossos leitores, mas nas últimas semanas, temos sentido na pele o efeito da falta de seriedade por parte de muitos motoristas. Está virando uma bagunça! Está caindo no descrédito!

### UBER

A boa notícia é... que empresas como a Uber estão buscando formas de diminuir esse descaso. No último dia 29 de julho, a plataforma revelou a funcionalidade ‘Tarifas Antecipadas’, que irá mostrar aos motoristas o trajeto e o valor que eles irão ganhar com cada corrida. O objetivo é permitir que os motoristas selecionem antecipadamente se vale a pena aceitar determinado trajeto, para não cancelar depois. A novidade já está sendo implantada nos Estados Unidos e, em breve, deve chegar ao Brasil.



# Cadastro de bons motoristas será lançado em setembro

A adesão ao cadastro positivo de condutores, que premia bons motoristas, começará em setembro. A afirmação foi feita pelo secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro. Conforme o secretário, o condutor que não tiver multa nos últimos 12 meses poderá fazer a inscrição por meio da Carteira Digital de Trânsito ou pelo site da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), para receber descontos, benefícios e incentivos.

O secretário citou ainda que o Departamento Estadual de Trânsito do Mato Grosso do Sul (Detran/MS), por exemplo, já divulgou que a partir de 2023 vai conceder 20% de desconto na renovação da CNH ao condutor positivo e deu outros exemplos de benefícios. “Tem empresas de estacionamento que vão oferecer um cashback, um crédito, para aquele condutor utilizar em estacionamentos rotativos se ele for um cadastro positivo. Estamos conversando também com entidades de seguradoras e locadoras de veículos para oferecer essas vantagens”, explicou Carneiro.



## REGULAMENTAÇÃO

O Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC) foi instituído pela Lei 14.071/20, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e entrou em vigor em abril do ano passado.

Em maio deste ano, o Conselho Nacional de Trânsito publicou a Deliberação 257/22 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que dispôs sobre o Registro Nacional Positivo de Condu-

tores (RNPC). A norma foi referendada pela Resolução 975/22.

Conforme a regulamentação, farão parte do cadastro os condutores que não cometeram nenhuma infração de trânsito nos últimos doze meses. Além disso, para participar do RNPC, será preciso autorizar previamente, por meio de aplicativo ou outro meio eletrônico regulamentado pela Senatran.

O objetivo da criação do cadastro é

possibilitar que União, os Estados, bem como o Distrito Federal e os Municípios utilizem o banco para conceder benefícios fiscais ou tarifários aos condutores cadastrados.

A Senatran ainda está regulamentando o processo de adesão ao cadastro, bem como o passo a passo que o condutor deverá fazer para entrar no cadastro positivo. Além de definir como será a consulta por parte dos órgãos públicos ou entidades privadas que pretendam oferecer os benefícios.

## EXCLUSÃO DO RNPC

Conforme o Contran, o condutor poderá ser excluído do Registro Nacional quando:

- o próprio condutor solicitar;
- for atribuída ao cadastrado pontuação por infração;
- o cadastrado tiver o direito de dirigir suspenso;
- a Carteira Nacional de Habilitação do cadastrado estiver cassada ou com validade vencida há mais de trinta dias;
- o cadastrado estiver cumprindo pena privativa de liberdade.

## Estão abertas as inscrições para o Prêmio Senatran 2022

As inscrições para o Prêmio Senatran 2022 iniciaram no último dia 19 de agosto e vão até o dia 07 de setembro de 2022. A organização do concurso é de responsabilidade da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), por meio do Departamento de Segurança no Trânsito (DSEG) bem como da Coordenação-Geral de Educação e Saúde para o Trânsito (CGEST).

O Prêmio Senatran 2022 tem como objetivo contribuir com a Nova Década Mundial de ações para Segurança no Trânsito, bem como com as metas do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), para a diminuição dos números alarmantes de pessoas que perdem a vida em acidentes de trânsito.

O Prêmio tornou-se uma iniciativa incorporada às ações do órgão máximo executivo de trânsito da União desde o ano 2000. Nas 17 edições anteriores do Prêmio Denatran, foram mobilizados 294.288 participantes, conforme dados abaixo, e o objetivo para cada edição

é o seu aprimoramento, bem como termos um número sempre crescente de participantes.

### Objetivo

Este é a 18ª edição do Prêmio Senatran. Nesse sentido, o objetivo é incentivar a sociedade brasileira à produção técnica, científica e artística, agraciando os melhores trabalhos voltados ao tema segurança no trânsito.

O concurso consiste no fomento, seleção, valorização e premiação de produção de trabalhos voltados ao tema segurança no trânsito de crianças na faixa etária de 12 a 13 anos, de alunos da educação de jovens e adultos (EJA), da educação especial, de estudantes dos cursos de engenharia, arquitetura e urbanismo e profissionais, de educadores, dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), de organizações, instituições ou empresas (com ou sem fins lucrativos), empresas de transportes de pas-

sageiros e/ou cargas e para a mídia e profissionais de comunicação.

Uma das metas do Prêmio Senatran 2022 é mostrar que trânsito é questão de cidadania e que faz parte do dia a dia de todas as pessoas, assim, estamos sempre convocando os cidadãos a refletirem sobre a importância de um comportamento mais responsável e de mudarem de uma vez por todas a atitude no trânsito.

### Inscrições

As inscrições são realizadas via internet, a partir do dia 19 de agosto, onde também estará disponível o edital do concurso.

### Premiação

As premiações variam entre R\$1.000,00 e R\$10.000,00. Conforme a Senatran, além da premiação pecuniária todos receberão troféu e certificado de premiação. A data prevista para a Cerimônia de Premiação é dia 8 de dezembro de 2022.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS\*

## CARTA ABERTA AOS PRESIDENCIÁVEIS

Já houve quem disse que “governar é construir estradas”. Verdade ontem e hoje!!! Acrescentando agora que governar é também dotar o Brasil de um trânsito civilizado, onde o amor ao próximo se expresse no respeito às Leis de trânsito e à sinalização.

Os brasileiros aguardam com forte expectativa as eleições que se aproximam. Isso é natural em regimes democráticos como o nosso, marcado pelo respeito às liberdades individuais e coletivas. Neste pleito, a questão da Liberdade está perfeitamente colocada. Afinal, coincide com os 200 anos de Independência do Brasil!

Crédito: Jovem Pan



Certamente todos os candidatos têm plena consciência de que os brasileiros, por sua História, origem e tradição abominam a violência e os regimes que limitam as liberdades essenciais. Não aceitam o controle da mídia, nem os artifícios jurídicos que em nome da defesa da Constituição, acabam por conspirar e amedrontar a população com seus atos, palavras, caras e beijos.

A imprensa tradicional, velha, carcomida e ideologicamente comprometida, acostumada, no passado recente, a viver de benesses do poder já não cumpre mais com seu papel de comunicação social que à tornara, no século passado, como um quarto poder.

Hoje as redes sociais, na palma da mão de todos, se tornaram o veículo principal de comunicação gerando conflitos com aqueles que eram conhecidos pelo superlativo de seus nomes e que hoje não passam de pasquins no tamanho de suas páginas e na qualidade de suas informações e análises.

Acintosos, cunham de “fake news” o que é e o que não

é, chegam ao ponto de criarem em suas estruturas, agências checadoras de notícias, que como donos de uma verdade absoluta carimbam como mentiras o que os outros dizem ou pensam.

Senhores e Senhoras Presidenciáveis, os tempos são outros! A sociedade pós operação lava-jato, conectada e digitalizada, não admite mais os espetáculos de manipulação da opinião pública que no passado recente enganaram os eleitores com discursos laudatórios e com peças de mídia que mostravam um mundo irreal para ser alcançado.

Vive-se hoje em uma sociedade onde as fantasias políticas são indesejáveis. Os candidatos, todos! devem se aperceber que este é o século XXI e a cidadania cansou de conversa mole para boi dormir.

Efetivamente o que se quer é uma país livre, democrático, com uma economia liberal, com valores que fazem parte da família brasileira, porém aberto, crítico e sem o risco de qualquer tipo de centralismo, de autoritarismo e de corrupção.

Ora, para isso se efetivar de forma duradoura é necessário implantar um tripé de apoio que tenha na educação, na saúde e no trabalho os principais arrimos de sustentação.

Retomando o que acima foi dito é importante frisar aos Presidenciáveis a necessidade de se voltarem às questões do dia a dia. Retomarem, até mesmo, as estratégias de Washington Luiz, compreendendo que, o pós pandemia, significará em um aumento considerável na demanda de cargas e de pessoas e que, nessa situação, faltará vias e sobrará trânsito.

Assim, espera-se que o próximo governante invista pesadamente na prevenção de acidentes de trânsito, tirando o Brasil do ranking em que hoje se coloca. Para isso os legisladores brasileiros foram sábios ao prever no Artigo 320 do Código de Trânsito Brasileiro que a receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Manter a liberdade de expressão sem adjetivos ou subterfúgios, terminar as obras inacabadas e aplicar Leis de interesse social é tudo o que se espera daquele que for ungido pelo voto popular.

\* Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, ex-Secretário-Executivo do Gerat da Casa Civil da Presidência da República, ex-Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesusc, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

# Ignorando parecer técnico, Contran propõe tornar curso teórico facultativo na formação de condutores

A Secretaria Nacional de Trânsito colocou em consulta pública, no último dia 10 de agosto, as minutas de duas novas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que substituirão a 789/20, uma regulamentando o “Novo processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos” e outra aprovando o “Manual de Formação de condutor”. Chama a atenção, na nova minuta, a possibilidade de tornar o curso teórico facultativo na formação de condutores. Inclusive o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, fez ampla divulgação do tema em suas redes sociais.

A proposta ainda está confusa, mesmo para os especialistas da área, pois continua prevendo como obrigatório que o candidato passe por curso de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao meio ambiente relacionados com o trânsito. Provavelmente porque essa informação consta no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e não é possível alterá-la por resolução. A minuta diz ainda que quando ofertados, os cursos teóricos podem acontecer na modalidade presencial, remota e por EAD.

De acordo com participantes da Câmara Temática de Educação para o Trânsito (CTEDUC) do Contran, da onde partem as sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões do Conselho, tornar o curso teórico facultativo na formação de condutores não foi um tema debatido nas reuniões.

Isso quer dizer que não passou pelo crivo técnico dos especialistas representantes de órgãos e entidades executivos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e nem de especialistas representantes dos diversos segmentos da sociedade relacionados com o trânsito.

Magnelson Carlos de Sou-



za, presidente da Federação Nacional das Autoescolas (Feneauto), que faz parte da Câmara Temática, relata que em nenhum momento foi discutida a possibilidade de acabar com a obrigatoriedade do curso teórico na formação de condutores.

“Nós discutimos a forma de aplicar esse curso, a modalidade de ensino, presencial, remota e EAD. Inclusive a nota técnica assinada pela relatora da Câmara não aponta em nada para essa não obrigatoriedade do curso remoto”, esclarece.

A proposta de resolução passará por consulta pública até dia 08/09/22.

## Critérios técnicos?

Às vezes fica difícil separar se as questões passam mesmo por um critério técnico ou se outros fatores políticos interferem nas decisões. Isso porque o mesmo Contran, em 2018, publicou uma resolução aumentando a carga horária do curso teórico. Propondo, inclusive, temas específicos de cada área, com o objetivo de aperfeiçoar o processo. Revogou-se a resolução, à época, porque deliberava sobre um curso obrigatório na renovação da CNH, um tema polêmico que fez o Contran

voltar atrás na publicação da norma.

Agora, em 2022, com a justificativa de desburocratizar o processo, acaba indo para o outro extremo e tornando o curso facultativo.

## E o PNATRANS?

Conforme Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, é assustador pensar na possibilidade de tornar facultativo o curso teórico num país que carrega números tão absurdos de violência no trânsito, como é o caso do Brasil. “É preocupante pensarmos em abrir mão desses momentos em que o cidadão que pretende dirigir encontra o tema trânsito de forma didaticamente organizada. Tendo aulas com um instrutor capacitado para isso. Nosso processo de formação de condutores está longe de ser perfeito. No entanto, considerando que é ele quem compensa toda outra parte que ainda não tivemos competência de fazer, dá uma boa amostra de como é inoportuno abandonarmos o curso teórico de formação de condutores”, argumenta.

O especialista ressalta que fica difícil compreender onde e como uma dispensa do curso teórico na formação de con-

dutores possa vir a contribuir com o Pnatrans. Este é o programa do governo federal em favor da segurança no trânsito.

“Estamos a plenos pulmões gritando que o Pnatrans pode nos catapultar a lista dos países com o trânsito mais civilizado do planeta. Nesse sentido, todas as propostas do programa indicam a consolidação de processos educativos. É um contrassenso”, analisa.

## Falta avaliação técnica para tornar facultativo o curso teórico

Para Adriana Modesto, sanitarista, Mestre em Ciências da Saúde e Doutora em Transportes pela Universidade de Brasília (UnB) antes de qualquer mudança seria necessário promover um estudo aprofundado sobre o tema.

“Considerando-se uma eventual retroalimentação de condutores mal formados, jogados no trânsito todos os dias, tendo em vista registros de imprudência, imperícia relacionadas à morfologia de parte dos sinistros, falhas diversas no processo de formação, realidades locais distintas de infraestrutura e corpo técnico de CFCs, infiro que seria necessária, antes de promover modificação dessa natureza, com impacto na atividade

econômica reverberando junto aos trabalhadores que serão dispensados, promover uma avaliação profunda do modelo do processo de formação, realizada por especialistas de verdade”, propõe.

Segundo a especialista, ceifar uma parte desse processo, sem nem sequer realizar qualquer avaliação, e ainda sob uma alegação econômica talvez não seja o caminho mais adequado. “Há um impacto político positivo porque haveria uma redução do custo. No entanto, esse não pode servir de base argumentativa para quem milita no âmbito da segurança viária, na preservação da vida, na redução dos sinistros. Não advogo em favor de CFCs. Não tenho vínculo com qualquer entidade, mas uma atitude como essa precisa ser precedida por uma avaliação pra identificar onde está o problema”, justifica Modesto.

## Propor melhorias no processo, mas não acabar com ele

Eduardo Cadore, especialista em Gestão, Psicologia e Direito de Trânsito, acredita que a minuta não foi preparada por especialistas em trânsito.

“Pessoas que atuam no trânsito, não só na instrução dentro dos CFCs, mas pessoas que atuam na fiscalização, na formação de motoristas profissionais sabem da importância de uma formação consistente. Especialmente quando falamos de primeira habilitação”, afirma.

Para ele, é o momento dos profissionais da área colaborarem e participarem da consulta pública. “É preciso deixar claro o quanto é importante a manutenção das aulas teóricas. Devemos propor melhorias no processo, mas não acabar com ele. Precisamos repensar o processo de modo que se leve em conta em primeiro lugar a segurança viária. Nós estamos falando de vidas”, reivindica Cadore.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR\*



## Negligência dos Governos e Sociedade

**E**stamos assustados com o número de acidentes com motocicletas que adentram aos PS. A todo momento, apesar da pandemia em sua época de pico houve redução de veículos nas ruas. Com isso abriram-se espaços para que a motocicleta desenvolvendo velocidade, fazendo ultrapassagens não recomendadas e desobedecendo as regras de trânsito evoluíssem para pequenos e grandes acidentes.

O fato é que a perda de trabalho e ociosidade levaram tais desempregados a busca de trabalho informal. Muitos viram a oportunidade de compra ou aluguel de uma moto. Levou muitos ao trabalho de entregas ao *delivery* e mesmo ao mototáxi.

A frota aumentou, quase dobrou.

São Paulo mostrou redução de 6,5% dos óbitos no trânsito no comparativo entre agosto de 2020 e agosto de 2021. Segundo Infosiga em 2021 registrou-se 419 mortes no mês de julho contra 448 no mesmo mês do ano passado, uma queda de 29 casos.

Ministério da saúde registrou 30.168 óbitos em 2020 em decorrência de acidentes de trânsito. Houve uma redução de 5,5% em relação a 2019.

Veja.... Na maior cidade do país, fala-se em mortes na via pública em um mês o que é absurdo. E nos assusta

muito mais, porque quando chegam esses óbitos aos nossos hospitais aparecem aqueles que se recuperaram, mantendo alguma deficiência, muitos com incapacidade parcial, outros com incapacidade permanente necessitando cuidados.

Sofremos sempre com o que é visto na porta dos PS quando dão entrada. Mas mais sofrimento nos centros cirúrgicos, enfermarias e reabilitação. Quem não tem um caso na família de um sinistro de trânsito?

Eu abuso, mas faço com segurança. É o jargão comum. Uso o celular quando dirijo, porque faz parte do meu trabalho. São coisas que ouvimos rotineiramente. Mas nada justifica porque o risco do acidente aumenta em 4 vezes, porque não se está usando as funções cerebrais necessárias para uma direção segura.

A máquina é uma arma pesada capaz de comprometer nosso organismo e o meio ambiente. Libera gases, vapores altamente tóxicos, aquece o ambiente, produz efeito estufa, chuva ácida e vai por aí...

Quando falamos dos óbitos em Sinistros, deixamos de falar dos demais que tem o organismo comprometido pela poluição, que produz doenças graves.

A tendência é de que teremos cada vez mais sinistros com óbitos, sequelados e doentes, porque as montadoras, criando veículos maiores, bitrens por exemplo, e as áreas urbanas com vias de 60 anos atrás, estreitas, mal projetadas com curvas perigosas, sinalizações deficientes assim como iluminação.

E o que fazer para reverter esse absurdo trânsito que destroem vidas, famílias e para os quais os governos negligenciam.

Três atitudes são essenciais: Educação, Fiscalização e Punição.

Em cima desses três itens que os governos e a sociedade precisam atuar de maneira permanente para mudar a cultura sobre mobilidade humana, tornando-a segura e responsável.

As arrecadações dos Detrans e Prefeituras acredito que sejam suficientes para mudar a tragédia que vemos todos os dias, com famílias desamparadas por perda daqueles que as construíam e pelas deficiências causadas.

A Sociedade e Governos são responsáveis pela erradicação desse mal.

\* Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior é Diretor de Comunicação e do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do Monatran - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

## Confira como emitir Credencial de estacionamento para idosos

Municípios podem colocar à disposição, desde 2 de agosto, a emissão de credencial de estacionamento para idosos através do portal de serviços da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura (Senatran/MInfra) para motoristas com mais de 60 anos.

Para conseguir solicitar bem como imprimir a credencial de estacionamento para idosos é preciso preencher alguns requisitos.

Além de ter a idade exigida, o cidadão deverá ser morador dos municípios com o serviço disponível. A cidade de Campo Grande (MS) é a pioneira. Assim como, deverão ter conta prata ou ouro no gov.br e Carteira Nacional de Habilitação (CNH) válida.

Para verificar a autenticidade, a credencial de estacionamento possui um QR Code que pode ser lido através do aplicativo VIO que está disponível para download nas lojas Google Play e App Store. Ou seja, é o mesmo aplicativo que se usa para verificar a autenticidade dos documentos digitais. São eles, por exemplo: CNH, CRLV-e, ATPV-e e das novas placas veiculares que já possuem um QR Code.

Nesse sentido, caso o motorista tenha uma credencial emitida pelo portal de serviços e a perda por algum motivo, ele também poderá cancelá-la através do mesmo serviço.

(As informações são do Ministério da Infraestrutura)



# Brasil: carros elétricos já são uma realidade?

De acordo com dados da Associação Brasileira do Veículo Elétrico – ABVE, o Brasil superou a marca histórica de 100 mil carros elétricos em circulação desde o início da série histórica, em 2012.

O patamar foi alcançado no último dia 26 de julho. Neste dia a frota de veículos elétricos circulante chegou a 100.292 veículos leves, segundo o acompanhamento diário de emplacamentos feito pela ABVE, com apoio de empresas associadas.

Além de ter registrado a marca de 20 emplacamentos de veículos 100% elétricos (considerados elétricos puros — da sigla, em inglês, Battery Electric Vehicle), como Tan (BYD), XC40 (Volvo), E-Tron (Audi) e Fiat 500e (Stellantis), entre outros, a data também fechou o total de 23.033 veículos leves vendidos, o equivalente a 31% a mais do que os 17.524 dos sete primeiros meses de 2021.

## Perspectivas

Embora os números sejam promissores, na avaliação da

ABVE, o futuro da mobilidade no país ainda é complexo. Além disso, deve-se analisar com ponderações, como o caso dos veículos elétricos a bateria, híbridos plug-in (PHEV) e híbridos (HEV).

Nos híbridos (HEV), por exemplo, o motor a combustão gera eletricidade, logo não é possível ligá-los à tomada, assim como os da categoria híbrido-leve, cujo motor elétrico funciona como um gerador para auxiliar a unidade a combustão, porém não traciona as rodas.

Neste sentido, calcula-se que os veículos elétricos puros representam menos de 10% da frota eletrificada brasileira. “Esses 100 mil veículos são um grande destaque e mostram que o Brasil está no rumo certo. No entanto, ainda falta muita coisa para a eletrificação avançar”, enfatizou Adalberto Maluf, presidente da ABVE durante sua palestra no 1º Debate IE/ABVE Sobre Eletromobilidade.

## No Brasil e no mundo



De acordo com ele, no Brasil, 20.427 eletrificados foram licenciados no primeiro semestre deste ano, o que corresponde a market share inferior a 2,5%. Se levarmos em consideração apenas os BEVs, o índice fica ainda mais abaixo, na casa dos 0,4%, sem falar que locadoras e frotistas adquiriram a maioria desses veículos elétricos puros.

O executivo ressaltou ainda que, na Europa, os BEVs representam cerca de 10% do mercado. Já, os híbridos têm média de 25%, além de também terem participação significativa

nos Estados Unidos e na China.

Segundo Maluf, a estimativa é que as vendas globais de eletrificados dobrem os números de 2021, alcançando 12 milhões de unidades em 2022.

“O Brasil não pode isolar-se das cadeias produtivas globais do setor automotivo. O risco é o país perder ainda mais competitividade internacional e tecnológica, deixar de gerar renda e não produzir novos empregos de qualidade”, evidenciou.

## Preços e infraestrutura

Segundo estudo realizado a pedido da Anfavea, a partir

de 2035 os carros elétricos responderão por cerca de 60% das vendas no Brasil. Tal cenário só se mostra viável devido à redução dos preços dos veículos, oriundas da redução no custo de produção das baterias, de acordo com um estudo paralelo, desenvolvido pela Alvarez & Marsal.

O levantamento aponta que até 2028 os veículos elétricos custarão o mesmo valor que os com motor a combustão. Além disso, o número dos veículos elétricos puros também será maior, tornando-se equivalente a 3% da frota em 2025 e 9% em 2030.

Por fim, outro aspecto a analisar e refletir, é sobre as soluções para eletromobilidade.

Pensando que até 2035 a expectativa é que a frota brasileira tenha entre 10% e 18% de carros elétricos, sendo, pelo menos, 3,2 milhões deles em circulação, teríamos que ter, no mínimo, 135 mil postos para atender a demanda.

## Mobilidade elétrica é alternativa para melhorar o transporte público

Todo mundo sabe o quanto a eletricidade mudou os rumos da humanidade desde que foi descoberta pelo filósofo grego Tales de Mileto, no século VI a.C. Ela se tornou, desde então, imprescindível não somente para o funcionamento da sociedade mas, sobretudo, agora também para a implementação de novas tecnologias no mundo. E, claro, para a mobilidade.

O que talvez poucos saibam é que veículos movidos a eletricidade foram inventados há muito tempo, e já se provaram eficientes. Informações da Enciclopédia Britannica mostram que em 1900 cerca de 38% da frota de carros dos Estados Unidos já era elétrica.

No entanto, apesar da produção de carros elétricos ter diminuído por algumas décadas, algumas empresas de automobilismo voltaram a apostar nesta tecnologia.

De acordo com Rodrigo von Usler Petroni, CEO e cofundador da UPM2, startup paulista que desenvolve tecnologias disruptivas para smart cities, o maior exemplo é a Tesla, empresa de

um dos homens mais ricos e poderosos do mundo, Elon Musk.

No Brasil, os carros elétricos também se tornaram mais populares e acessíveis. Segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – Anfavea, em 2021 houve um aumento de 257% nas vendas de carros elétricos no país.

Ele resalta que a progressão de vendas de carros elétricos mostra que a população está mais adepta a este tipo de tecnologia que, inclusive, poderia se aproveitar melhor para também aperfeiçoar o transporte público.

“Em São Paulo, cidade de maior população do Brasil, apenas 1,3% dos ônibus são elétricos. E mesmo com uma pequena frota, é possível perceber as melhorias que estes veículos trazem para a população paulistana”.

## Segurança e meio ambiente

Petroni acrescenta ainda, que a implementação de ônibus elétricos impacta positivamente em questões ambientais. Isso porque não há emissão de fumaça ou gás na atmosfera,



diminuindo a poluição e tornando a cidade mais sustentável. Outro grande benefício, destacado por ele, é que os veículos movidos a eletricidade também não emitem sons, reduzindo o barulho das grandes metrópoles.

O aumento dos preços dos combustíveis também evidencia mais uma vantagem de investir em mobilidade elétrica. Segundo ele, ainda que uma bateria para ônibus tenha um custo alto, ela possui duração média de cinco anos e pode ser reciclada após o uso. Além disso, motores elétricos têm eficiência de 90% contra cerca de 30% dos motores a combustão, apontam dados do Greenpeace.

Em seu relatório, em parceria com o Instituto de Saúde e Sustentabilidade, a entidade indica que se todos os

ônibus da cidade de São Paulo fossem elétricos desde 2020, cerca de 13 mil mortes precoces seriam evitadas até 2050. “Felizmente o Brasil está com um maior engajamento na implementação de ônibus elétricos, e outras cidades além de São Paulo receberão o benefício da mobilidade elétrica em breve. A Higer Bus, empresa parceira da capital paulista na efetivação de ônibus elétricos, possui um plano de expansão do projeto em nível nacional. Apostando em mobilidade elétrica, em alguns anos veremos a melhora na qualidade de vida, no meio ambiente e na forma como enfrentamos o transporte público. Ainda estamos em passos curtos, mas o futuro é bastante promissor”, acredita e finaliza o executivo.

# ATROPELAMENTOS NO BRASIL: mais de 50% das vítimas têm mais de 50 anos

Dados divulgados pelo Ministério da Saúde mostram que em 2020, 5.120 pessoas morreram em decorrência de atropelamentos no Brasil. Chama a atenção, no entanto, o perfil dos pedestres vítimas dessas ocorrências. Do total, 2.657 pessoas tinham mais de 50 anos, ou seja, mais de 50% das vítimas.

Outro dado preocupante é que, destas, 1.693 pessoas possuíam mais de 60 anos. Conforme Flávio Emir Adura, médico do trânsito, diretor científico da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e professor aposentado do Departamento de Medicina Preventiva da UNIFESP, uma das causas é o prejuízo cognitivo que acontece nessa idade.

“A mortalidade por atropelamento é maior a partir dos 60 anos. A diminuição do nível de atenção os leva a desrespeitar sinais de trânsito e a uma percepção limitada do risco, das distâncias e proximidades de um veículo”, explica.

Ainda conforme o médico, outros fatores contribuem com esse índice de atropelamentos de idosos no Brasil. “O tráfego não é perfeitamente planejado e adequado para pessoas de idade avançada. Como em muitos outros aspectos da vida, o idoso se vê excluído e marginalizado e encontra um ambiente adverso e hostil como pedestre em uma grande cidade. Para atravessar uma rua, uma pessoa idosa carece de agilidade e rapidez para se desviar dos veículos. Se é portador de dores crônicas,

sua marcha é lenta e se cansa ao caminhar, escolhendo, por vezes, caminhos mais curtos e fora das faixas de segurança para cruzar as ruas”, aponta Dr. Adura.

## Fatores de risco

Uma pesquisa realizada pela Direção Geral de Tráfego (DGT), da Espanha, mostrou que os idosos têm o seu aspecto mais vulnerável quando circulam como pedestres. E alguns dos principais problemas enfrentados por eles nesta situação são distinguir a cor das luzes e perceber a veloci-

dade efetiva dos veículos na via, além da distração, presente, com mais frequência, nos idosos acima de 70 anos.

De acordo com a pesquisa os pedestres idosos enfrentam um conjunto de obstáculos nas ruas. Dentre eles estão o excesso de velocidade do veículo, a condução imprudente e, em muitos casos, o curto espaço de tempo do semáforo para pedestre.

Além dessas questões de estrutura das vias e do trânsito, de acordo com o diretor científico da Abramet, alterações nas funções musculoesqueléticas, da visão, do tempo de reação, da audição, além de limitações inerentes ao processo de envelhecimento predispõem o idoso ao risco de atropelamentos. “Se considerarmos as funções cognitivas (aprendizado, memória, atenção, reconhecimento e juízo crítico) compreende-se que o envelhecimento neuronal certamente irá comprometer a integração de todas estas funções, contri-

buindo este prejuízo cognitivo para o aumento significativo de atropelamentos”, argumenta o especialista.

## Dicas de segurança

Para o Dr. Flávio Emir Adura, o idoso deve continuar participando do trânsito, mas com todos os cuidados necessários. “Andar é uma atividade sadia, pois mantém a forma física e auxilia a digestão, estimula o sistema circulatório, coloca o homem em contato com a natureza, com os imprescindíveis raios solares e é ferramenta de quase absoluta necessidade para a vida social”, diz.

Para que isso aconteça, o apoio da família é fundamental, pois é ela quem melhor poderá avaliar os riscos. Nesse sentido, o prejuízo cognitivo do idoso pode impedi-lo dessa autoavaliação.

“As pessoas em idade avançada não devem enfrentar desacompanhadas o agressivo trânsito dos dias de hoje”, reforça o médico.



## Dia do Pedestre: data marca preocupação com número de atropelamentos no mundo

No dia 08 de agosto se comemora o Dia Internacional do Pedestre. O objetivo é reforçar os cuidados e o respeito que motoristas, motociclistas e ciclistas devem ter com quem transita a pé.

Nem todos somos motoristas, nem motociclistas e muito menos ciclistas. No entanto, em algum momento da vida, todos fomos – e somos – pedestres. E estar nessa posição no trânsito, quer dizer estar em risco. E os números comprovam este fato.

Dados da Organização Mundial da Saúde indicam que das 1,35 milhão de mortes nas estradas que ocorreram em 2018, a maioria dos óbitos foram de pedestres, especialmente os que vivem nos países em desenvolvimento. No Brasil, conforme os números divulgados pelo Ministério da Saúde, em 2020, 5.120 pessoas morreram em decorrência de atropelamentos no Brasil.

De acordo com Celso Alves Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal, uma frase muito batida na teoria, não é muito lembrada na prática.

“No trânsito, somos todos

pedestres e muitos só se recordam quando saem de seus veículos e sentem na pele as dificuldades enfrentadas no dia a dia desse usuário, considerado o elemento mais frágil do trânsito”, explica.

Para reforçar os cuidados e o respeito que motoristas, motociclistas e ciclistas devem ter com quem está a pé, é comemorado, no dia 08 de agosto, o Dia Internacional do Pedestre. “A boa convivência entre esses usuários, depende basicamente do respeito aos direitos e deveres de cada um”, garante o especialista.

## Regras

As regras para a travessia de pedes-



tres são detalhadas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Quando há uma faixa de pedestre ou uma passarela por perto, o cidadão deve optar por elas. Se não houver a faixa e semáforo, as travessias devem ser feitas na faixa de segurança, sob sinal favorável. Quando não há semáforo, mas existe faixa, pedestres terão preferência sobre veículos.

Já em locais onde não há faixa, nem sinalização, o pedestre deve aguardar na calçada pelo momento oportuno, e, dessa forma atravessar a via na menor distância possível. “O ideal é sempre ter certeza de que o motorista notou a sua presença, procurar atravessar a rua sempre em linha reta, percorrendo a menor distância no menor tempo possível, mas sem correr”, complementa o especialista.

Apesar de sua fragilidade e preferência, os pedestres também têm deveres, devem respeitar as leis de trânsito e principalmente prestar atenção quando estão nas ruas. “Um pedestre distraído com o celular, por exemplo, pode causar um grave acidente”, alerta Mariano.

## Dicas de segurança

Conforme o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran/DF), todos devem respeitar os direitos e deveres do pedestre. “Além de ser um gesto de respeito assim como de civilidade no trânsito, ter cuidado com o pedestre é uma demonstração de amor à vida, que não tem preço. Trata-se de proteger quem amamos”, afirma o órgão.

Veja algumas regras e orientações do Detran/DF que alertam para a segurança dos pedestres e dos demais usuários das vias:

- Procure atravessar na faixa. É mais seguro;
- Sempre que possível, caminhe pela calçada e afastado da pista;
- Tenha atenção ao trânsito, principalmente com motociclistas nos corredores e com ciclistas nas margens das vias;
- Faça sempre o sinal de vida antes de atravessar uma faixa de pedestres;
- Fique atento e não se distraia com celular bem como com músicas no fone de ouvido;
- Nunca atravesse uma via por entre os veículos.



## JUDICIÁRIO



### Justiça condena a 16 anos de prisão fazendeiro que matou agrônoma em briga de trânsito

A Justiça condenou o fazendeiro Jakson Furlan a 16 anos de prisão em regime fechado pela morte da engenheira agrônoma Júlia Barbosa de Souza. O crime aconteceu em novembro de 2019, durante uma briga de trânsito, em Sorriso, a 420 km de Cuiabá.

Furlan foi condenado por homicídio qualificado, cometido por motivo fútil, previsto no artigo 121 do Código Penal. Ele vai cumprir a pena em regime fechado. A juíza Emanuelle Chiaradia Navarro Mano decidiu que ele não poderá recorrer em liberdade.

A defesa do réu informou que vai recorrer da sentença.

O Tribunal do Júri absolveu o réu da acusação da tentativa de homicídio contra o namorado da vítima, Vitor Giglio Brantis Fioravanti.

#### O crime

Júlia Barbosa morava em Cornélio Procópio (PR), mas estava em Sorriso a passeio. Na madrugada do dia 9 de novembro, a jovem estava na casa de amigos, se preparando para voltar ao estado onde vivia, e foram até uma loja de conveniência comprar um chocolate.

Segundo o Ministério Público, o casal estava em uma caminhonete e, durante o trajeto, teria ultrapassado o veículo onde Furlan estava. Ele ficou irritado, buzinou diversas vezes e queria que o casal parasse o carro.

O acusado, ainda conforme a denúncia da Promotoria, atirou porque ficou incomodado pelo fato da caminhonete onde as vítimas estavam ter reduzido a velocidade, dificultando sua passagem. Porém, essa diminuição ocorreu porque um terceiro veículo estava interrompendo o fluxo da via.

Furlan perseguiu o casal, sacou a arma e disparou, atingindo a cabeça de Júlia. O namorado chegou a socorrê-la e levá-la a um hospital, onde ela morreu.

O fazendeiro fugiu e se apresentou à polícia junto com dois advogados no dia 10 de novembro.

#### Defesa

O advogado de Furlan, William dos Santos Puhli, informou que vai recorrer da sentença por entender que foi uma pena alta. Durante o julgamento, a defesa pediu que o caso fosse julgado como homicídio simples, mas a solicitação foi negada.

## Cliente que comprou carro zero com defeito e o revendeu receberá diferença entre valor do novo e preço de revenda

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) estabeleceu que o valor a ser restituído ao consumidor em virtude da aquisição de carro zero-quilômetro com vício, na hipótese em que o produto é, posteriormente, revendido a terceiro, deve corresponder à diferença entre o valor de um veículo equivalente na data da alienação a terceiros e o valor recebido na revenda.

Com esse entendimento, o colegiado negou recurso no qual uma concessionária argumentou que o valor a ser restituído ao consumidor, nesse tipo de situação, deveria considerar também o período no qual o veículo continuou sendo utilizado. A empresa alegou ainda que, em casos de vício no produto, a responsabilidade das concessionárias é subsidiária, por se tratar de comerciante.

O recurso teve origem em uma ação ajuizada por uma consumidora que pleiteou a substituição do veículo por outro da mesma espécie, em perfeitas condições de uso, em razão de diversos defeitos apresentados no carro, de forma intermitente.

O juízo de primeiro grau determinou a substituição do carro por outro da mesma espécie, em perfeitas condições de uso, bem como condenou a concessionária e a fabricante por danos materiais e morais. Em virtude da alienação do veículo, antes do trânsito em julgado, o Tribunal de Justiça de Mato Grosso converteu a obrigação de fazer em perdas e danos.

#### CDC impõe a substituição por produto novo

A relatora, ministra Nancy Andrihgi, apontou que, se o



Ministra Nancy Andrihgi

consumidor adquiriu produto novo com vício e o fornecedor resiste em cumprir com sua obrigação de repará-lo – conforme disposto no artigo 18, parágrafo 1º, do Código de Defesa do Consumidor (CDC) –, prolongando a demanda judicial, não pode a demora ser imputada à parte vulnerável que foi obrigada a recorrer ao Poder Judiciário para ter seus direitos respeitados.

“Tampouco há que se falar, nesse cenário, em eventual desconto do valor referente ao período em que o produto continuou sendo utilizado pelo consumidor, pois, à toda evidência, pelo mesmo lapso de tempo, também o fornecedor teve à sua disposição o valor desembolsado pelo consumidor para a aquisição do produto, podendo dele fazer uso como entendesse mais adequado”, disse.

No caso dos autos, a relatora ponderou que, em razão da alienação do veículo, a consumidora já foi parcialmente restituída da quantia que gastou para adquirir o veículo viciado, de modo que a restituição deverá corresponder à diferença entre o valor de

um produto novo na data da alienação a terceiros e o valor recebido nesta transação.

#### Responsabilidade por vício e defeito no produto

Segundo a ministra, o sistema criado pelo CDC trabalha com as noções de responsabilidade pelo fato do produto ou serviço e de responsabilidade pelo vício do produto ou serviço. Ela explicou que um produto ou serviço apresentará defeito de segurança quando, além de não corresponder à expectativa do consumidor, sua utilização ou fruição for capaz de criar riscos à sua incolumidade ou de terceiros.

Por outro lado, completou, são considerados vícios as características de qualidade ou quantidade que tornem os produtos ou serviços impróprios ou inadequados ao consumo a que se destinam e que lhes diminuam o valor.

A partir dessas distinções, a relatora concluiu que a responsabilidade pelo fato do produto ou serviço decorre da caracterização de um vício grave, isto é, de um defeito. Nesse caso, o CDC estabelece, no artigo 13, a responsabilidade apenas subsidiária do comerciante.

## LEGISLATIVO



## PL pretende reduzir a idade mínima para ser motoboy ou mototaxista

Atualmente para o exercício das atividades profissional como motoboy ou mototaxista é preciso ter 21 anos completos. A proposta reduz essa idade para 18 anos.

Reduzir a idade mínima para exercer a profissão de motoboy ou mototaxista de 21 para 18 anos. Esse é o tema do PL 1821/22 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Charllles Evangelista (PP/MG), a proposta altera a Lei 12009/09. Nesse sentido, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas

– motofrete- e de passageiros – mototáxi. Além de reduzir a idade mínima para o exercício das atividades de 21 para 18 anos, a proposta também desobriga que o motociclista possua pelo menos dois anos de habilitação na categoria A (motocicletas).

Conforme o autor, o objetivo do PL é dar oportunidade de trabalho aos jovens a partir dos 18 anos que estão desempregados, alocando-os na classe de transportadores de passageiros e mercadorias, consequentemente, ofertando mais vagas de emprego.

“Trata-se de uma proposição que visa também garantir



a mobilidade urbana como um direito fundamental para o cidadão. Assim como fomentar o desenvolvimento das cidades, tendo em vista que o segmento é responsável por promover milhares de empregos diretos

no país”, explicou.

O PL não faz qualquer menção quanto à segurança no trânsito, mesmo as estatísticas comprovando a fragilidade do motociclista diante dos riscos nas vias do país.

Para o deputado, a ideia de reduzir a idade mínima para ser motoboy ou mototaxista é possibilitar a construção de uma sociedade mais forte bem como competitiva. “Dessa forma, semeando o futuro e tornando o trabalho e o estudo fontes básicas para o crescimento pessoal assim como o sucesso profissional. Além disso, mais desenvolvimento para o nosso país”, finaliza.

### Tramitação

A proposta aguarda parecer do relator na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados.

## Projeto de Lei para desvincular o pagamento de multas e impostos ao licenciamento do veículo

Desvincular o pagamento de multas, tributos e outros encargos do pagamento do licenciamento dos veículos. Esse é o tema do PL 2287/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado João Carlos Bacelar (PL/BA), o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para permitir a emissão do licenciamento mesmo com encargos como multas e Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) em aberto.

Conforme o autor do PL, esse fato demonstra que a intenção por trás das multas e autuações é simplesmente gerar arrecadação para o Estado. “Um dos fatores que alimentam essa indústria da arrecadação é o fato de que, ao pagar o licenciamento do veículo anualmente, o cidadão é obrigado a pagar tributos e as multas de trânsito junto”, justifica.

Para Bacelar, a cobrança de multas e tributos junto com o licenciamento do veículo é abusiva. Isso porque deixa as empresas e as famílias sem condições de manter legalizados os documentos de seus veículos.

“Vale ressaltar que o Estado tem os meios corretos de cobrança de débitos, que é a inscrição em Dívida Ativa. Dessa forma, a desvinculação da cobrança de multas e tributos junto com o licenciamento do veículo não impedirá o poder público de obter o pagamento desses créditos. No entanto, obrigará a fazê-lo pelos meios mais adequados e impedindo a indústria da arrecadação”, conclui.

### CRLV

O Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) ou Certificado de Licenciamento Anual (CLA) é um documento de porte obrigatório (dispensado se no momento da fiscalização for possível ter acesso ao sistema do órgão responsável), que deve ser emitido anualmente. É nele que constam, além das características do veículo, informações sobre o pagamento do IPVA, bem como do Seguro Obrigatório (DPVAT) e ano em exercício.

Para emití-lo, no entanto, o proprietário do veículo precisa quitar todos os débitos referentes ao veículo como taxa de licenciamento, multas e impostos.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), não possuir licenciamento ou registro é uma infração gravíssima. A multa é de R\$ 293,47 com remoção do veículo até a regularização.

### Tramitação

A proposta está em análise pela Comissão de Viação e Transportes.



## Placa do proprietário e não do veículo? PL pretende tornar isso possível

Vincular a placa de identificação ao proprietário e não ao veículo. Esse é o tema do PL 1995/2022 que tramita na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado Guiga Peixoto (PSC/SP) o projeto pretende alterar o Código de Trânsito (CTB) para vincular a placa de identificação do veículo ao seu proprietário.

Conforme o PL, os caracteres das placas seriam individualizados para cada veículo e o acompanhariam até a transferência de propriedade ou a baixa do registro, sendo vedado seu reaproveitamento por outro proprietário.

De acordo com o deputado, a vinculação da placa de identificação ao veículo traz problemas no caso de transferência de propriedade. Isso ocorre porque, em muitos casos, o novo proprietário demora a efetivar a transferência. Nesse sentido, as infrações cometidas continuam a ser lançadas no prontuário do antigo dono.

“O projeto que estamos apresentando resolve

essa questão. Ao atrelar a placa do veículo ao seu proprietário, permite que, no caso de venda, o antigo dono retire as placas do veículo. Dessa forma, cortando qualquer vínculo com o bem que não mais lhe pertence”, justifica.

Em alguns estados norte-americanos, quando o proprietário adquire um novo veículo, ele pode tirar a placa do anterior e colocar no atual. Isso ocorre mediante o pagamento de uma taxa. No Brasil, isso não acontece. “Entendemos que essa lógica, adotada em vários lugares no mundo, é a mais correta para tratar da propriedade do veículo automotor e sua relação com os órgãos de trânsito. Isso porque ela evita que o antigo proprietário tenha qualquer tipo de aborrecimento e/ou prejuízo financeiro relacionado ao veículo após a transferência de titularidade”, finaliza.

### Tramitação

A matéria foi pensada a outros PLs e receberá apreciação das Comissões da Casa Legislativa.

# MONATRAN participa da ação do Dia Nacional do Trânsito

No próximo dia 25 de Setembro, a emissora de rádio BandFM estará realizando uma ação lúdica diferenciada, com experiências, informações e prêmios para quem vive no trânsito da Grande Florianópolis. Além disso, promoverá vários momentos de orientação às crianças, com a colaboração do MONATRAN-Movimento Nacional de Educação no Trânsito e o 4BPM. Na ocasião serão doadas dezenas de Manuais Infantis de Educação no Trânsito e jogos da cidadania, criados pelo MONATRAN, com o objetivo de auxiliar professores, alunos, comunidade e autoridades a prepararem cidadãos mais solidários e conscientes no trânsito.

O evento será realizado das 9h às 13h no dia 25 de setembro, no Bolsão da Casan, na Beira-Mar Norte, em Florianópolis.



## Bateram no seu carro e não quiseram pagar: veja como entrar com um processo

Todos os dias dezenas de acidentes acontecem em todas as ruas espalhadas pelo país, seja em uma via expressa, na porta de casa ou até mesmo durante uma viagem. De acordo com o Infosiga, plataforma de dados do governo estadual de São Paulo, o estado com a maior concentração de carros e motos, houve um aumento de acidentes não fatais nos meses de maio a junho de 2022. Por isso, se bateram no seu carro e não quiseram pagar, fique atento.

### O que fazer se bateram no seu carro?

Se ninguém se machucou na batida, a primeira coisa é sinalizar o local e, na sequência, avaliar o estrago, observando onde bateu.

Depois disso, o ideal é conversar com a pessoa que ocasionou o acidente para entrar em um acordo de como será feito o pagamento do conserto do carro – se será pago à parte ou o responsável acionará o seguro, tirar fotos e pegar contatos de pessoas ao redor caso precise de testemunhas.

**Se ela tiver seguro e vale a pena acioná-lo, ela deve entrar em contato no telefone da seguradora e informar o ocorrido.**

Durante a ligação, terá todas as instruções de como acionar a franquia. Mas se a responsável não tiver um seguro, deverá entrar em um acordo para que o pagamento seja feito de outra



forma. Você pode optar por levar um lugar de sua confiança ou da escolha da pessoa que bateu no seu carro.

Aproveite também para anotar a placa do carro e os dados de quem bateu no seu carro porque será necessário fazer um boletim de ocorrência (B.O.) do acidente. Caso tenha alguma vítima envolvida no acidente, indiferente da gravidade da pessoa, você deve ligar para o SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), no número 192, e comunicar o ocorrido.

Já a polícia só deve ser chamada se alguém dos veículos estiver se machucado. Se a polícia for acionada, o policial fará o boletim de ocorrência (B.O.) no local do acidente. Importante lembrar que, de acordo com o Código Penal Brasileiro, no artigo 135, é obrigação do condutor do veículo que

ocasionou o acidente prestar socorro às vítimas de acidentes, podendo ser penalizado caso fuja da cena.

### Mas como entrar com um processo caso bateram no seu carro e não quiseram pagar

Você primeiro precisa manter a calma. Sabemos que isso nem sempre é fácil, principalmente, se a sua renda depende do carro, mas a cabeça precisa estar fria para resolver o problema com sabedoria.

Se o B.O. já estiver registrado com todos os dados necessários, faça orçamento em três lugares diferentes para anexar no processo.

Depois disso, um advogado poderá preparar uma notificação extrajudicial ou pode ser até mesmo um telegrama (pede para colocar você em cópia) para tentar uma negociação amigável.

Se não der certo, pegue todos os documentos relacionados ao acidente – incluindo a notificação ou telegrama – e vá até ao fórum mais próximo de sua casa e proponha uma ação com o intuito de reparação de danos.

Caso o veículo seja a sua única fonte de renda, junte também todos os documentos que comprovem o valor que você ganharia por dia, pois ele deverá ser compensado pela pessoa que bateu no seu carro.

Não esqueça de multiplicar o valor pelos dias em que o seu carro ficará parado no mecânico para conserto.

### Se bateram no seu carro e não quiseram pagar, os documentos necessários para dar entrada no processo:

Comprovante de endereço: precisa ser uma conta de luz, assim como água ou telefone;

Cópia do RG, CPF ou Carteira Nacional de Habilitação;

A versão original do boletim de ocorrências;

Todas as fotos que você tirou da batida do veículo e/ou do acidente junto com os registros dos estragos que em todos os veículos envolvidos;

As cotações que você fez em três lugares diferentes com relatos do conserto e detalhes da colisão;

Se você conversou com a pessoa que ocasionou o acidente, imprima as prints das telas para provar que ele havia se

comprometido arcar o prejuízo;

Dados da pessoa que será processada, ou seja, que causou o acidente. Pode ser uma foto do documento, bem como endereço, telefone.

### Como funciona o processo de pequenas Causas Acidentes de Trânsito

Este juizado está apto para julgar causas de baixa complexidade e ter um valor de causa de até 40 salários mínimos. Se o seu prejuízo for de até 20 salários, poderá solicitar andar com o processo sem precisar acionar um advogado – optando pela petição simples.

Pontos importantes caso você escolha o processo de pequenas Causas Acidentes de Trânsito:

Não existe atendimento telefônico. Caso precise de alguma informação, terá que ir pessoal ao fórum;

A entrada no processo é de graça e, se houver perda em primeira instância, quem perdeu não precisa arcar com nenhum valor ou pagamento de honorários do advogado do réu;

Existirá um pagamento se optar por recorrer ao colégio recursal;

O advogado público não tem nenhuma obrigação de assessorar os requerentes.

Este tipo de processo tem uma prescrição de 3 anos, ou seja, se você quiser dar entrada após este período não terá direito deste tipo de serviço.

## CNT publica análise e sugere revisão da aplicação dos recursos do Funset

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) divulgou propostas que visam contribuir com o aprimoramento do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset). A ideia é que o Fundo resgate o foco inicial quando aconteceu a sua criação há 25 anos: promover ações educativas de trânsito e de segurança viária.

Por meio do informe “Educação e segurança de trânsito: os recursos do Funset têm sido efetivamente aplicados nas suas finalidades?”, a CNT faz uma análise detalhada da evolução das fontes e aplicações dos recursos do Funset e mostra a necessidade de revisão na gestão do orçamento para essas finalidades.

Em um recorte da despesa de 2005 a junho de 2022, evidencia-se que quase 80% dos recursos arrecadados no período foram utilizados em

atividades de áreas-meio. Ou seja, em base de dados do Sistema Nacional de Trânsito (30,3%); em apoio ao fortalecimento institucional do Sistema Nacional de Trânsito (29%); e em publicidade e utilidade pública (20,0%).

Já o percentual de recursos do Fundo utilizado nesse mesmo período para atividades-fim, como projetos destinados à redução de acidentes de trânsito, foi de apenas 11,4%.

As despesas com educação para a cidadania no trânsito apresentam um cenário ainda mais crítico. De 2005 até agora, destinou-se apenas 2,5% das despesas do Funset nessa área.

A publicação da CNT aponta ainda que o montante dos recursos separados em conta à parte, chamada “reserva de contingência”, vem aumentando como proporção do volume



de recursos autorizados. Desde 2005, aplicou-se, efetivamente, apenas 21,2% dos R\$ 18,86 bilhões autorizados para o Funset. Por outro lado, R\$ 12,91 bilhões estão em reserva de contingência. Estes podem ser destinados para outros fins, que não refletem, necessariamente, as finalidades do Fundo.

A principal fonte de recur-

sos do Funset são os 5% da receita proveniente de multas de trânsito, conforme previsto no Código Brasileiro de Trânsito (CBT).

De acordo com o Siga Brasil, o valor de arrecadação em 2021 foi de R\$ 624,06 milhões. E, só nos seis primeiros meses de 2022, já se registrou o total de R\$ 343,24 milhões. A maior

parte deste valor veio das multas aplicadas no trânsito. Durante o período de janeiro de 2005 a junho de 2022, o Fundo arrecadou R\$ 17,02 bilhões.

Para viabilizar o melhor aproveitamento desses recursos na promoção da segurança viária e contribuir para a redução dos acidentes rodoviários, a CNT busca promover e articular discussões que remetam a uma melhor distribuição dos recursos e o fim do contingenciamento do Fundo. Nesse sentido, a Confederação defende que se use os recursos do Funset em investimentos de infraestruturas de segurança viária. Como, por exemplo, instalação, renovação e manutenção da sinalização de trânsito. Além disso, melhoria das condições de tráfego em locais críticos, que efetivamente contribuem com o aumento da segurança viária.

## Descumprimento à Lei do Descanso triplica em 2022

Os sucessivos aumentos no preço do diesel e a alta da inflação, que encarece todos os demais custos do frete, têm levado cada vez mais caminhoneiros a esticar a jornada de trabalho para tentar aumentar a renda. Isso multiplicou o perigo nas estradas federais brasileiras, segundo se percebe pelas autuações por descumprimento da Lei do Descanso, que triplicaram no primeiro semestre deste ano. Estatísticas da PRF, fornecidas a pedido da Associação Mineira de Medicina do Tráfego (Ammetra), revelam que as autuações por excesso de jornada aumentaram 218% no primeiro semestre deste ano. Em 2022 foram 50.467 autuações, contra 15.825 de janeiro a junho de 2021.

A Lei do Descanso determina que o motorista pare de dirigir por 30 minutos a cada seis horas de trabalho. É proibido passar mais de cinco horas e meia ao volante sem interrupção. No caso do transporte de passageiros esse limite é reduzido para quatro horas. A lei também obriga que os motoristas tenham intervalos de 11 horas ininterruptas entre um dia e outro de trabalho.

Pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) revelou que há caminhoneiros que passam até 13 horas por dia ao volante. Isso representa um grande risco a todos os usuários das estradas.

Conforme o diretor científico da Ammetra, Alysson Coimbra, o aumento deste tipo de infração está diretamente ligado a questões econômicas.

“Em dois anos o diesel acumulou alta de quase 90%, em média. Sabemos que o gasto com combustível corresponde a até 35% dos custos com o transporte rodoviário de car-

gas no Brasil. Para conseguir um rendimento mínimo, os caminhoneiros estão tendo que trabalhar muito mais. E isso impacta não só a saúde da categoria, mas coloca em risco a integridade física de todos os demais usuários das vias que circulam”, comenta.

Coimbra lembra que o alto custo de manutenção dos caminhões também contribui para que os motoristas desrespeitem a Lei do Descanso. “Os pneus são um dos insumos que mais oneram os motoristas, distribuídos entre os eixos dianteiro, truck e tração,

possuem um rendimento de rodagem de 7.721km rodados, em média. Considerando que algumas composições como bitrem de 7 eixos, o custo total de substituição dos 26 pneus pode ultrapassar R\$ 30 mil. Nesse sentido, o custo de manutenção desses veículos é altíssimo. Se adicionarmos a inflação a essa equação, veremos que o valor do auxílio caminhoneiro concedido pelo governo federal, somente até o mês de dezembro, está longe de representar um alívio para o problema do custeio dos insumos e do combustível. Para reduzirmos as ocorrências de trânsito na categoria, precisamos de políticas públicas intersetoriais que estão diametralmente opostas às praticadas atualmente”, afirma.

### Impacto na saúde e no trânsito

Esse excesso de jornada também cobra um alto preço: o corpo não resiste ao excesso de trabalho e a saúde inevitavelmente é afetada. O estresse, falta de descanso, assim como sedentarismo, solidão, os longos períodos sentado, e a alimentação irregular aumentam

o risco de várias doenças fatais.

“O uso de estimulantes bem como substâncias psicoativas para evitar o sono, comprometem sentidos cruciais para uma direção segura. Além disso, causam dependência e elevação contínua da dose para se obter efeitos cada vez menores. Ou seja, falhas humanas causam 90% dos sinistros de trânsito. E os acidentes envolvendo veículos pesados são potencialmente mais letais que os que envolvem apenas carros de passeio”, afirma o especialista em Medicina do Tráfego.

De acordo com Coimbra, a situação é extremamente preocupante. Ainda mais com a recente aprovação de uma Medida Provisória do governo que, dentre outras deliberações, suspenderá a fiscalização de jornadas em alguns trechos de rodovias. “O Sistema Nacional de Trânsito está exaurido devido às inúmeras intervenções político-eleitorais que enfrentou. Está na hora, por exemplo, de parar de jogar para a plateia e trabalhar com responsabilidade pela preservação do bem mais precioso que possuímos: nossas vidas”, completa o diretor da Ammetra.





## CARTAS

**SOLIDARIEDADE**

Também me emocionei com a história do trabalhador morto pelo jogador de futebol. Que a morte de Eliezer seja um marco em prol da solidariedade e, sobretudo, um chacoalhão na consciência de todos aqueles que insistem em assumir o volante sob os efeitos do álcool e outras drogas.

**Mônica Valverde – São Paulo/SP**

**CONTORNO VIÁRIO**

Essa história do Contorno Viário da Grande Florianópolis está pior do que novela mexicana. Mais de dez anos de atraso e a população não tem segurança de quando ela irá acabar. Se é que irá acabar um dia. Uma vergonha! E o pior é o descaso dos órgãos públicos que deveriam lutar pelos direitos dos cidadãos, mas acabam fazendo vistas grossas.

**Simone Vieira – Biguaçu/SC**

**DIREÇÃO DEFENSIVA E CIDADANIA**

Muito interessante o artigo do Dr. José Roberto Dias da última edição! De fato, direção defensiva e cidadania são as duas faces de uma mesma moeda. “O motorista consciente não esgota sua capacidade cidadã exclusivamente no ato de conduzir um veículo, mas tem uma visão ampliada do conjunto.” Não poderia haver definição melhor.

**Bernardo Clias – Rio de Janeiro/RJ**

**ONU**

“Fico feliz ao ver os belos discursos dos líderes mundiais nessas reuniões da Onu. Porém, se lá fora, a realidade for tão diferente das promessas de nossos representantes, temo não haver muito futuro para esses projetos mundiais. Sinceramente, não vejo engajamento algum por parte do Brasil nesta história da “Década”. Aliás, a maior parte dos brasileiros nunca nem ouviu sobre isso. Está apenas chorando pelos seus mortos e nada mais.

**Juliana Freixes – Brasília/DF**

**PUNIÇÃO**

Muito justa a ideia de punir o passageiro que incentivar um condutor a dirigir embriagado, ou se omitir nesses casos. Afinal, além de estar colocando em risco a própria vida, coloca a vida de inocentes em risco. Espero que o PL 1794/22 seja aprovado. Ainda, fico em dúvida como funcionará a fiscalização.

**Cleiton Chaves – Florianópolis/SC**

**CINTO E SEGURANÇA**

Achei corretíssima a ideia do PL 1536/22, que estabelece que a multa pela não utilização do cinto de segurança por parte do passageiro, recaia sobre ele e não sobre o condutor do veículo. Afinal, qualquer adulto tem pleno conhecimento da lei e de suas responsabilidades.

**Jonas da Mata – Curitiba/PR**

**VACINA**

Gostei muito da abordagem do Dr. Dirceu no artigo sobre a Semana Nacional do Trânsito que está por vir. Sem dúvida alguma a doença epidêmica dos sinistros de trânsito tem que ser erradicada e a imunização tem que ser efetiva já que estamos diante de um grande “Problema de Saúde Pública”. Espero que a Associação Brasileira de Medicina do Trânsito, assim como o MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito e tantas outras entidade sérias continuem a lutar por nós.

**Willian Clei – Campo Grande/MS**

**TRANSFERÊNCIA**

Esclarecedora a matéria sobre transferência de pontos quando o proprietário do carro é surpreendido por multas de infrações que não cometeu. Afinal, muitas vezes, isso acontece quando outra pessoa que dirige o carro é multada, e o dono do veículo só fica sabendo quando é notificado. Parabéns pela matéria!

**Érico Marques – Porto Alegre/RS**

**INTERNACIONAL**

A lei do Reino Unido, que prevê prisão perpétua ao motorista que, ao dirigir, ocasionar acidente de trânsito com morte deveria ser copiada por todos os países que se dizem preocupados com a preservação da vida no trânsito. Enquanto isso, aqui no Brasil, os juízes continuam naquela de trocar a pena por meia dúzia de cestas básicas e fica por isso mesmo. Lamentável!

**Clóvis Cunha – São José/SC**

**CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)****CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:**

Art. 177 Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

## Dia do Ciclista: estatísticas comprovam que falta segurança para quem anda de bicicleta

No dia 19 de agosto, é celebrado o dia do ciclista. Essa data faz alusão a uma história triste. Em 2006, nesta data, Pedro Davison, um estudante de biologia prestes a se graduar, foi atropelado por trás em faixa onde era proibida a circulação de veículos e morto em pleno Eixo Rodoviário do Distrito Federal. Pedro tornou-se vítima fatal de um motorista que transgrediu os preceitos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Como o Pedro, todos os dias sabemos de casos de ciclistas vítimas de sinistros de trânsito. De acordo com o Ministério da Saúde, em 2020, últimos dados oficiais disponíveis, 1.352 ciclistas morreram em acidentes de trânsito no Brasil. A maior parte das vítimas são homens na faixa etária entre 40 e 59 anos.

Diferente, por exemplo, do número de vítimas ocupantes de veículos leves que está caindo nos últimos anos, o número de vítimas ciclistas está estável.

De acordo com Eliane Pietsak, pedagoga e especialista em trânsito, uma das questões que chama a atenção em relação

a estes dados, é que além da fragilidade do veículo, não há um curso ou uma formação específica para este usuário do trânsito.

As bicicletas, bem como quaisquer veículos não motorizados, são frágeis e vulneráveis, por isso o cuidado deve ser redobrado. Além disso, eles têm preferência sobre os demais veículos automotores, mas nem por isso devem desrespeitar as leis e a sinalização. “Todos os cidadãos têm direitos e deveres no trânsito. Por isso devemos cumprir as regras e respeitar os demais usuários”, argumenta a especialista.

### Dicas de segurança

A regra fundamental para os motoristas é respeitar a distância lateral de 1,5 m ao ultrapassar ciclistas, além disso, dar a preferência e facilitar a passagem em cruzamentos e conversões. “O condutor deve estar sempre atento aos retrovisores, com especial atenção aos pontos cegos”, destaca a especialista.

Outra dica para os motoristas é o

cuidado ao abrir as portas do veículo, quando estiver estacionado ou parado, em congestionamentos ou cruzamentos.

Para os ciclistas, há cuidados que dependem deles e normas que devem ser respeitadas. “É importante que o ciclista utilize o capacete, pois mesmo pequenos acidentes podem causar traumatismos cranianos. Além disso, é preciso equipar a bicicleta com dispositivos refletivos e todos os equipamentos de segurança obrigatórios”, argumenta Pietsak.

Os ciclistas também não devem utilizar fones de ouvido, devem usar a audição exclusivamente para os sons do trânsito.

O usuário de bicicleta deve conscientizar-se de sua fragilidade e trafegar preferencialmente por pistas exclusivas. “Quando não houver, devem utilizar o bordo da pista, no mesmo sentido dos demais veículos”, explica a especialista.

Outra dica para o ciclista é ser previsível, certificando-se de que está sendo visto. “Respeitar os demais usuários, como os pedestres, não transitando mon-

tado pela calçada, além de obedecer aos sinais de trânsito e regras de preferência”, aponta Pietsak.

De acordo com a especialista, os “motoristas” ainda não se acostumaram com a presença dos ciclistas nas ruas e diante desse conflito, é previsível qual o lado que sai perdendo.

### Campanhas educativas

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran), através da Resolução 871/21, estabeleceu em seu cronograma de campanhas educativas de trânsito de 2022 que agosto fosse trabalhado, pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, o tema cuidados com ciclistas.

Apesar de toda teoria estar adequada, na prática não vemos muitos esforços conforme determina o Contran. “Está claro que é necessário investir em infraestrutura, mobilidade, segurança e educação para quem trafega através desse modal. As estatísticas comprovam que ainda não há nada sendo feito nesse sentido”, finaliza Pietsak.

## ESPAÇO LIVRE

Daniel Menezes\*



## No meio do caminho tinha um buraco

Alguns dias atrás, um leitor sugeriu que a coluna abordasse a respeito da responsabilidade civil do Poder Público na hipótese de acidente (sinistro) causado por consequência de buraco na via. Bem, na verdade para que se tenha uma ideia da urgência no assunto, em 2021, a Confederação Nacional de Transportes (CNT) divulgou que nas rodovias federais e estaduais, a cada 100km, 23km têm estado de conservação ruim ou péssimo. No entanto, não é demais lembrar que essa questão não é uma realidade apenas das rodovias, mas também das vias urbanas.

Isto posto, vamos imaginar uma situação. Você, meu amigo leitor, que é um exímio motociclista, ao trafegar em determinada avenida cai e se acidenta em razão de um buraco que não está sinalizado.

Nesta oportunidade: o que você faz? Afinal, o que diz a lei?

Conforme o artigo 1º, §3º do Código de Trânsito, os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos 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. Noutras palavras, basta que o prejudicado

comprove o dano e o nexo causal.

De antemão, deve-se tirar fotos – ou filmar – do buraco, da falta de sinalização no local, do dano, assim como registrar um boletim de ocorrência junto à Polícia Civil. Feito isso, deve-se identificar quem é o responsável pela via. Pode ser o DNIT (União), DER (Estado), Secretaria Municipal de Trânsito (nesse caso a ação deve ser ajuizada contra o município, pois, em regra, não possui personalidade jurídica) ou, ainda, uma concessionária (a título de exemplo, a CCR Nova Dutra). Outrossim, realizar, no mínimo, três orçamentos do conserto do veículo. E, se for o caso, juntar os comprovantes de eventuais despesas médicas, a fim de garantir o direito à indenização.

Enfim, este texto não tem a pretensão de esgotar o tema, dada sua abrangência e complexidade. O que se almeja, no entanto, é que o cidadão não pague uma conta que não é dele.

\* Daniel Menezes é Bacharel em Direito, Pós-graduado em Direito Administrativo, Constitucional Aplicado e Trânsito, Observador Certificado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) e Coautor do livro “O trânsito como ele é” da editora Clube dos Autores.



## Como o envelhecimento da frota impacta o mercado automotivo

De acordo com o relatório Frota Circulante, elaborado pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – Sindipeças, a idade média dos automóveis cresceu em 1 ano e 10 meses, entre 2013 e 2021, alcançando a média de 10 anos e 3 meses. A constatação é que o Brasil tem registrado, repetidamente, o envelhecimento da sua frota de veículos.

Ainda de acordo com o estudo, dos 38,2 milhões de automóveis em circulação no País, 23,5% apresentavam idade média de até 5 anos, outros 57,1%, com idade entre 6 e 15 anos. Já, 19,4% apresentaram idade média superior a 16 anos.

### Fatores econômicos

Para Marcelo Martini, gerente de Vendas do Aftermarket da FUCHS, fabricante independente de lubrificantes e produtos relacionados, este cenário é, de modo geral, o reflexo de uma série de fatores econômicos, como a redução do poder aquisitivo da população e o alto custo de vida no Brasil. Nesse sentido, os impostos e a oneração da cadeia produtiva fazem com

que os veículos novos sejam caros e inacessíveis para uma grande parcela da população. Junte-se a isso uma alta taxa de juros e restrições de crédito.

“O surgimento da pandemia intensificou ainda mais estes obstáculos e houve escassez na cadeia de fornecimento. Como, por exemplo, falta de componentes para a produção de novos veículos, encarecimento de fretes e matérias primas, além da escalada de preços e juros. Tudo isso impacta negativamente na aquisição de veículos zero quilômetro, ou até mesmo, na troca do carro usado por um modelo mais novo. Assim, em cadeia, o envelhecimento da frota se acentua, também, como consequência do contexto pandêmico”, considera.

### Efeitos do envelhecimento da frota para o segmento de automóveis

Ainda na opinião de Martini, se olharmos para o mercado de reposição de autopeças, podemos dizer que o envelhecimento da frota traz benefícios a curto prazo. Isso porque estes veículos demandam mais cuidados e aumentam a necessida-

de de manutenção. Entretanto, a longo prazo, faz com que tenhamos maiores problemas ambientais e de segurança. “O envelhecimento da frota tem impacto direto na segurança do consumidor e na preservação do meio ambiente, uma vez que veículos mais antigos, de um modo geral, não contam com o pacote de segurança solicitado pela legislação atual, como airbags, freios ABS, entre outros itens obrigatórios para carros novos. Além disso, carros com idade elevada tendem a apresentar defeitos com maior frequência. Esta é uma situação que pode se tornar ainda mais grave caso o proprietário não esteja com as revisões e manutenções em dia. Ou seja, pode gerar aumento no número de acidentes”, ressalta.

### Meio ambiente e segurança

Com relação ao meio ambiente, o gerente de Vendas do Aftermarket da FUCHS, salienta o fato de que veículos antigos tendem a consumir mais combustível. Caso a revisão do veículo não esteja em dia, por exemplo, o motor pode ficar desregulado e aumentar, ainda mais, esse consumo. Além disso,

por consequência, aumentam a emissão de poluentes na atmosfera.

“O Brasil conta com o Proconve – Programa Nacional de Controle de Emissões Veiculares. No entanto, ele regulamenta somente a emissão de poluentes tóxicos, como monóxido de carbono, material particulado, óxidos de nitrogênio e hidrocarbonetos. No entanto, não há uma regulamentação para o controle de emissões de gases de efeito estufa, como o CO<sub>2</sub>. Diante disto, este controle só é possível a partir da renovação da frota, visto que automóveis novos emitem menos CO<sub>2</sub>, argumenta.

Para o gerente, além das questões econômicas necessárias para reduzir a idade da frota de veículos, como as reformas tributária e fiscal, exoneração de alguns impostos, diminuição de taxas de juros e um plano nacional de renovação da frota, é essencial que os proprietários executem a manutenção preventiva dos automóveis dentro dos prazos estipulados para cada modelo e idade. “Dessa forma os riscos à segurança e ao meio ambiente serão reduzidos”, finaliza.