

Gasolina mais cara faz
as pessoas procurarem o
transporte público

PÁGINA 9

Falta da CNH não basta
para caracterizar culpa
concorrente em acidente

PÁGINA 10

Violência contra o idoso no
trânsito: atropelamentos matam
mais que outros sinistros

PÁGINA 16

www.monatran.org.br

OM

o Monatran

JORNAL DO MONATRAN
MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO
FLORIANÓPOLIS/SC - JUNHO DE 2022 - ANO 11 - Nº 150

Nova carteira de
habilitação
tem três idiomas
e mais
segurança

PÁGINA 4

Pesquisa mostra o tempo gasto no trânsito por moradores das capitais



Os brasileiros que residem nas capitais passam cerca de 2h do seu dia no trânsito para ir a lugares como o trabalho, escola, faculdade ou fazer compras, o que equivale a 21 dias/ano. É o que mostra a Pesquisa Mobilidade Urbana 2022 sobre o tempo gasto no trânsito, conduzida pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) e pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil) em parceria com o Sebrae. (Página 8)



EDITORIAL

SENATRAN - A que veio?

Há cerca de nove meses, comemoramos a importante iniciativa da Presidência da República que elevou o Denatran à categoria de Secretaria Nacional de Trânsito. Finalmente, o órgão máximo do trânsito no país deixaria de ser um mero apêndice de um ministério qualquer, sendo desprezado e empurrado de um lado para o outro, sem poder de decisão, sem verba própria, sem autonomia... enfim, sem condição alguma para gerir de fato o trânsito nosso de cada dia.

De lá pra cá, algumas medidas importantes foram tomadas como, por exemplo, o aumento do limite de pontos permitidos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que passou de 20 para 40 (para condutores que não tenham cometido nenhuma infração gravíssima) e o aumento do prazo para renovar a CNH, dentre outras mudanças no Código de Trânsito Brasileiro.

Todavia, trataram-se apenas de meras medidas administrativas e nós, do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsi-

to, esperávamos muito mais do que isso! Para começar, nossa maior expectativa era que o trânsito se tornasse um tema de extrema relevância no país.

Mas, lamentavelmente, o que temos visto é apenas aquela tradicional omissão dos órgãos competentes. Um silêncio ensurdecedor que reafirma a falta de comprometimento com um assunto tão vital para a vida dos brasileiros.

O mínimo que esperávamos, quase um ano depois de sua criação, era o lançamento de um Plano de Publicidade Sistemático, com o objetivo principal de educar a atual geração de motoristas, que muito tem a aprender.

Dezenas de milhares de pessoas continuam morrendo nas estradas de nosso país e outras centenas de milhares carregam sequelas permanentes por conta de sinistros de trânsito e estes números não chegam ao conhecimento da população.

A grande imprensa, que tanto alardeou cada novo caso de contaminação por coronavírus,

simplesmente não comenta sobre a epidemia do trânsito que nos assola há décadas. Aliás, muitos militantes do uso de máscaras e vacinas, fazem pouco caso da necessidade do uso do cinto de segurança, abstinência do álcool e o controle da velocidade dos veículos.

A impressão que dá é que algumas vidas valem mais do que outras... que no trânsito é permitido morrer por motivos banais e que não há necessidade de um grande engajamento em prol de um trânsito seguro e mais humano.

Resta ainda, pelo menos, um semestre deste governo e ainda há tempo para reverter essa impressão ruim. Nosso desejo é que medidas estratégicas possam ser tomadas nos próximos meses para que a tão esperada Secretaria Nacional de Trânsito mostre para que veio, se posicionando de maneira assertiva em prol de um trânsito mais humano e seguro, nos livrando da vergonha e do atraso atual, para um avanço ao encontro de uma civilização moderna e capaz de nos orgulhar e salvar milhares de vidas!

NOTAS E FLAGRANTES

CACHORRO VIRA 'GUARDA DE TRÂNSITO'

Um cachorro de rua de quatro anos virou uma celebridade na cidade de Batumi, na Geórgia. Chamado de Kupata, o animal simplesmente auxilia os pedestres a atravessarem a rua. A situação viralizou recentemente nas redes sociais após um vídeo ser divulgado quando o cão ajudou crianças. Na gravação, Kupata surge na frente dos carros e late, como forma de avisar aos motoristas a pararem enquanto os alunos de uma creche estão atravessando a via numa faixa de pedestres ao lado da professora.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



ENEM 2022

Pela primeira vez, os candidatos do Exame Nacional do Ensino Médio (Enem) poderão usar a versão digital da Carteira Nacional de Habilitação (CNH Digital) para se identificarem nos locais de prova e para fazerem suas inscrições.

Segundo o Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep), os documentos digitais serão aceitos pelos fiscais de sala no Enem, "desde que os candidatos os apresentem nos aplicativos oficiais do governo".



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) 99981-1015
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: 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

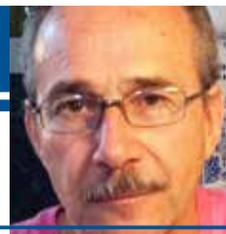
Redatora:

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.



ART. 76 do CTB

O que falta para regulamentar!

Há algumas semanas, fomos surpreendidos pela notícia de que um Senador da República havia apresentado um projeto de lei para incluir a educação para o trânsito nos currículos da educação básica. Atitude louvável, se não fosse por um detalhe.

Não sei se por desconhecimento das Leis do nosso país ou apenas para fazer volume, a verdade é que a iniciativa não tem nada de nova, aliás, nem tem razão para existir, visto que a Lei 9.503, de setembro de 1997, que criou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já prevê a inclusão do tema trânsito na educação básica em seu artigo 76.

Todavia, o referido artigo, mais de 20 anos depois de sancionado, ainda carece de regulamentação. Isso sim deveria ser preocupação do Senador Fabiano Cantarato (PT/ES)! Não criar Projetos de Lei sem necessidade.

Lamentavelmente, nosso Brasil tem dessas. Lei que “pega”, lei que “não pega”. Lei que não é regulamentada e, por esta razão, não pode ser implementada. E tem

aqueles que querem criar leis que já existem. Vai entender?!

Mas uma questão é fato! A educação para o trânsito nas escolas é literalmente vital!

Sem dúvida alguma, as escolas são espaços de excelência para provocar mudanças a médio e longo prazos, assim como também desde já nos ambientes familiares, visto que além de formar uma nova geração consciente, essas crianças e adolescentes trabalham como verdadeiros professores de seus pais e adultos de seu convívio.

Temos a convicção que a regulamentação da Lei que já existe, unida com iniciativas como as propostas em nosso editorial, com a articulação de campanhas publicitárias permanentes, voltadas à educação dos adultos, teremos grandes chances de transformar o futuro do trânsito em nosso país, visto que se tratam de ações complementares e, ambas, de fundamental necessidade!

Precisamos trabalhar de forma coletiva para reduzir a calamidade dos acidentes de trânsito envol-

vendo mortes e outros danos irreparáveis. Não atingimos a meta de reduzir em 50%, o número de mortes em acidentes, conforme estipulado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e, pelo andar da carruagem, completaremos mais uma década aquém deste objetivo.

De qualquer maneira, é imprescindível preparar as novas gerações de pedestres, motoristas e motociclistas para o exercício responsável da direção de veículos e a utilização consciente das vias públicas.

Além do mais, vale lembrar, que em curtíssimo prazo a educação nas escolas deverá levar em conta também as mudanças nos veículos automotores (carros híbridos, elétricos e autônomos, por exemplo). Assim como seus impactos no modo como se organiza o ir-e-vir, bem como a necessidade de tornar as cidades menos poluídas e mais sustentáveis.

A educação é o único caminho! Seja nas escolas básicas, como nas campanhas permanentes de conscientização.

PALHOÇA JÁ MERECE UM TERMINAL RODOVIÁRIO

Há dias fomos procurados por usuários do transporte público e moradores do Município da Palhoça/SC, revoltados com o que acontece naquela cidade, com aproximadamente 200 mil habitantes, que não possui um Terminal Rodoviário e que diversos pontos da cidade não possuem conexão no transporte coletivo e o morador precisa se deslocar, muitas vezes, até o centro da capital, Florianópolis, para conseguir voltar para a própria cidade, tudo isso motivado também pela existência de uma única empresa de transporte de passageiros, operando na cidade.

Na verdade acreditamos que tudo isso seja motivado por falha no planejamento. É incompreensível que um município como o da Palhoça, que vem tendo um crescimento e uma expansão invejáveis, não tenha se dado conta do desconforto que causa aos seus habitantes, que se encontram carentes de um transporte público à altura desse crescimento, que tanto orgulha àquela administração.

Aliás, esse absurdo também é vivido por outros municípios da região metropolitana da Grande Florianópolis, aí incluídos São José e Biguaçu. Uma vergonha!!!



Acordo entre MInfra e Sistema CNT vai fortalecer desenvolvimento do setor de infraestrutura

Parceria vai permitir ações nas áreas de planejamento, segurança, educação para o trânsito, transporte de cargas e de passageiros

Acordo de cooperação técnica assinado no dia 15 de junho vai reforçar a política nacional de desenvolvimento e fortalecimento da infraestrutura de transportes no país. O objetivo da parceria entre Ministério da Infraestrutura e o sistema da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) prevê o desenvolvimento de diversas ações educativas e cursos de formação, de capacitação e de reciclagem, beneficiando todos os integrantes do setor.

Na área de trânsito, por exemplo, a parceria envolve a formação e capaci-



tação de condutores por meio de cursos, educação para o trânsito, acesso a sistemas etc. Também garantirá apoio na promoção dos encontros regionais de educadores de trânsito, reuniões

entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito que realizam trabalhos voltados à educação para o trânsito e assuntos atinentes ao tema segurança no trânsito.

De acordo com o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, a parceria com o Sistema CNT contribuirá para a formulação de políticas públicas que protejam e fortaleçam o segmento. “A sociedade hoje reconhece o quão essencial é o transporte e nós trabalhamos para permitir o pleno desenvolvimento dele. A qualidade dos trabalhos desenvolvidos pelo sistema é indiscutível, o que torna a parceria com o MInfra uma grande conquista para todos”, disse.

Com o acordo, que tem 12 meses de vigência e não envolve transferência de recursos entre as partes, será possível aperfeiçoar processos, normas e marcos regulatórios. Também vai fornecer subsídios para a elaboração de um planejamento integrado de transportes.

Nova carteira de habilitação tem três idiomas e mais segurança

A partir de 1º de junho, as versões impressa e eletrônica da CNH ganharam novo visual, com código de identificação internacional

Desde 1º de junho, motoristas habilitados no Brasil poderão usar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com tradução em três idiomas, facilitando o uso do documento em diversas partes do mundo. Além de aumentar a segurança, o novo documento, aprovado em dezembro passado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), aproxima o país dos padrões internacionais definidos pela Convenção de Viena.

Nas cores verde e amarela, identificação das categorias com equivalência internacional, a nova versão apresenta, ainda, tradução em português, inglês e espanhol, facilitando a identificação dos condutores brasileiros em solo estrangeiro. Com relação aos requisitos internacionais, a CNH terá o código MRZ (Machine Readable Zone ou Zona Legível por Máquina), o mesmo usado em passaportes.

Elaborado por meio de uma



parceria entre a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) do Ministério da Infraestrutura e o Serpro, empresa de tecnologia do Governo Federal, a nova versão da CNH, tanto impressa quanto no aplicativo para celu-

lar, contém uma tabela com as categorias e subcategorias de habilitação, permitindo que o condutor possa ser facilmente identificado quando estiver dirigindo fora do Brasil.

Essa versão aprimorada

da carteira de habilitação foi determinada pela Resolução nº 886 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e será emitida, de forma eletrônica ou impressa, para os condutores que forem renovar o documento, emitir a segunda via, alterar dados ou tirar a CNH pela primeira vez.

FACILIDADES

A entrada em vigor da nova CNH, porém, não invalida os documentos atuais, que continuam valendo em todo o Brasil até sua data de validade. O documento também tem um campo para indicar se o condutor exerce atividade remunerada e outro campo para anotação de possíveis restrições médicas. A nova CNH conta com mais dispositivos de segurança como tinta especial fluorescente que brilha no escuro, itens visíveis apenas com luz ultravioleta e holograma na parte inferior do documento, dificultando falsificações.

“Nosso trabalho no Governo Federal é simplificar e facilitar a vida do cidadão brasileiro”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Além de reduzir a burocracia e tornar mais fácil a vida do contribuinte, a política

de transformação digital do Governo Federal possibilita economia aos cofres públicos com o fim de processos analógicos e ultrapassados. Somente no MInfra, a economia já ultrapassa os R\$ 660 milhões anuais.

No verso, a CNH continua trazendo a tecnologia do QR Code Vio, que garante a autenticidade e a segurança dos documentos emitidos pelos órgãos públicos. De acordo com o secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, a nova versão da CNH aproxima o Brasil dos países signatários da Convenção de Viena. “É um documento de identidade mais robusto, com mais informações, mais segurança, e facilitará a vida dos condutores dentro e fora do Brasil”, afirmou.

A CNH-e, disponível no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT), também recebeu as alterações, contemplando todos os novos campos e atendendo à Resolução 886. “A CDT, que já é usada por mais de 35 milhões de brasileiros, terá os dois modelos, o atual para as emissões realizadas até 31 de maio e o novo, para as emissões realizadas a partir de 1º de junho”, explica Gileno Barreto, presidente do Serpro.



JOSÉ ROBERTO DE SOUZA DIAS*

CHEGOU A CONTA...

A desastrada política do “fique em casa” e a economia a gente resolve depois”, acaba de mandar sua conta para o mundo. Não é um problema exclusivo do Brasil onde, aliás, os mecanismos de contenção foram acionados e até vem impedindo que se perca as rédeas do processo econômico. Mas, mesmo assim, foi impossível deter a subida dos preços que tem no combustível, o principal fator impulsionador do processo

O Mundo, a seu turno, assiste atônito a disparada dos preços dos combustíveis nas bombas. Os americanos e os europeus sentem o impacto, cada vez que encostam o carro para abastecer.

Essa situação já era perceptível antes mesmo da pandemia. É óbvio ressaltar que as nuvens se formam antes do temporal, embora alguns não as percebam. A jornalista Pippa Stevens, da CNBC, em interessante artigo chama a atenção para o fato de produtores de energia cortarem seus investimentos e projetos antes do mundo ser assolado pela pandemia e começar a guerra da Ucrânia.

O terror provocado pelo vírus fez a demanda por derivados de petróleo desmoronar. E na medida que o peso do passava, os governos repensaram o radicalismo que adotaram no combate à doença e as cidades voltaram a respirar os ares da liberdade. As economias reabriram e o consumo energético foi retornando ao padrão dos anos anteriores. Evidente que os preços começaram a subir a rampa em todos os continentes.

Os USA que já começavam a sofrer as consequências das políticas “ditas” progressistas dos democratas recém-chegados à Casa Branca precisaram renunciar a parte de sua Reserva Estratégica de Petróleo para acalmar os preços, no momento que o mercado reagia com o aumento pela demanda do produto.

Foi um esforço comum da administração Biden com a Índia e o Japão, mas segundo a CNBC, esse esforço durou pouco. A invasão da Ucrânia pela Rússia, no final de fevereiro, abalaria ainda mais o mercado energético e colocaria a economia internacional em uma espiral

inflacionária.

As sanções contra a Rússia, patrocinadas principalmente pelos USA, não foram suficientes para abrandar os ímpetus da guerra, mas certamente jogaram gasolina no conflito e serviram para aproximar velhos aliados, como Rússia e China.

Isso se comprova pela cúpula virtual de líderes do Brics, no dia 23 de junho do corrente. Nessa ocasião Xi Jinping – que a liderou – declarou que uma das tarefas dos Brics é opor-se as sanções unilaterais e abusos cometidos pelos USA e pela OTAN.

A recente decisão da Comissão da União Europeia de considerar a Ucrânia oficialmente candidata a entrar no bloco, junto com a Moldávia, agravam substancialmente o quadro internacional, mesmo se sabendo que o processo é longo e depende da decisão dos 27 países pertencentes ao bloco. Deve-se salientar, ainda, que fazer parte da União Europeia, não significa pertencer a OTAN que é a Aliança Militar do Atlântico Norte.

Mesmo assim, a Ucrânia se sentirá mais segura pertencendo oficialmente a União Europeia, mesmo não estando sob o guarda-chuva da OTAN. Os russos, exímios jogadores do xadrez diplomático, seguramente percebem com clareza quais podem ser os próximos lances de seus oponentes. Nessa circunstância, não é de todo impossível se esperar um agravamento da guerra.

Ao compreender esse quadro internacional fica muito mais fácil decifrar o que se passa no Brasil. A crise econômica que se vive se encaixa perfeitamente no panorama internacional e não foi gestada internamente, muito pelo contrário. O custo da epidemia para o Estado brasileiro – como para muitos outros países – foi elevadíssimo.

As oposições brasileiras, com baixíssimo grau de responsabilidade civil, aproveitaram-se do momento para se articularem com determinados setores da administração pública, inclusive do judiciário, com a velha e consorciada imprensa, com segmentos econômicos

descontentes com as políticas liberais adotadas, e até mesmo com grupos internacionais prejudicados pelos avanços dos produtos brasileiros no mercado mundial, e passaram a responsabilizar o governo como sendo único responsável pela crise. Tentaram, até mesmo, vender a ideia de um governo nazifascista responsável pelas milhares de mortes provoca das pela pandemia no Brasil.

Era essa a imagem que se procurava vender interna e externamente. Em nenhum momento se propagava o fato inconteste de que medidas judiciais haviam tolhido o poder da União e passado para governadores e prefeitos as decisões de como agir no combate ao vírus.

Inúmeras vezes, o Governo Federal se manifestou para mostrar a realidade dos fatos, inclusive condenando as prejudiciais medidas da política do “fique em casa a economia se vê depois”. Afirmou-se com constância, quase premonitória, que o fechamento indiscriminado das cidades poderia resultar na quebra dos negócios, na violência urbana e na fome.

A educação, o trânsito e o transporte público foram os que mais sofreram com as medidas indiscriminadas do fechamento. Pode-se afirmar, sem exageros, que toda uma geração foi prejudicada no seu processo de aprendizado.

Mas, a Luz, sempre vence a escuridão. Agora, que chegou a conta para ser paga, começa-se a separar o joio do trigo. Os cidadãos que cada vez mais se informam pelas redes sociais, percebem onde está a verdade e onde habita a manipulação e a mentira. Bom momento este, pois em breve voltaremos a fazer nossas escolhas. Quem viver verá, pois o trânsito está livre para a vida.

* 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.

Avisar sobre blitz de trânsito pode ter consequências. Veja quais!

Recentemente um caso de uma mulher presa em Poços de Caldas, Minas Gerais, por avisar sobre blitz de trânsito chamou a atenção de todo Brasil. Os policiais que estavam realizando a blitz receberam a informação da divulgação, com fotos e áudios, em dois grupos de WhatsApp. As fotos e os áudios partiram do mesmo número de telefone. De posse do nome, bem como do endereço da mulher, a polícia foi até a autora, que foi presa e encaminhada para a delegacia.

Mas, afinal, quais as consequências para quem avisa sobre uma blitz de trânsito?

No caso de Minas Gerais, a mulher foi autuada por atentado contra a segurança de serviço de utilidade pública. Nesse sentido, de acordo com o Código Penal, em seu artigo 265, atentar contra a segurança ou o funcionamento de serviço de água, luz, força ou calor, ou qualquer outro de utilidade pública é passível de pena de reclusão, de um a cinco anos, e multa.

Para Rene Dias, especialista em Direito de Trânsito, essa autuação é questionável.

“Particularmente, penso ser este dispositivo impotente para enquadrar a conduta de divulgação de blitz como prática criminosa. O “preceito primário” do art. 265 (descrição da conduta), não deixa claro, nem subjetivamente, que a blitz está incluída no rol de “serviços de utilidade pública” que cuja segurança sofra um atentado ao ter sua realização divulgada”, diz.

Ele acrescenta que há uma “ginástica interpretativa” muito

grande para encaixar o contexto de divulgação de local de blitz ao que prevê a lei. “Neste ponto, entendo ser um argumento frágil, não cabível”, pontua.

O especialista acredita que seja mais adequado analisar a divulgação de local de realização de blitz pela ótica do §1º-A do art. 153 do Código Penal, tendo como base não a segurança da realização da operação de fiscalização e sim, o interesse público que envolve a sua realização.

“Neste dispositivo, conseguimos encaixar de maneira mais lógica e eficiente a conduta de divulgação de local de blitz de trânsito como criminosa, haja vista que, alguns componentes fomentam essa conexão com o crime característico de DIVULGAÇÃO DE SEGREDO”, explica Dias.

CTB

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não trata exatamente desse assunto. De acordo com Eduardo Cadore, especialista em Gestão, Psicologia e Direito de Trânsito, uma prática muito comum dos condutores é avisar sobre blitz através de sinais de farol.

“É comum presenciarmos condutores que piscam os faróis, ligam o farol alto e o farol baixo de forma intermitente, para avisar da presença de blitz”, argumenta.

Nesse caso, conforme o especialista, é possível enquadrar como infração de trânsito. “O CTB regulamenta apenas a utilização de luzes de forma intermitente com a finalidade de ultrapassagem ou de avisar

sobre riscos à segurança dos condutores que vem em sentido contrário, então o uso só pode ocorrer nessas duas situações. Se a utilização for para outros fins, como por exemplo, avisar sobre blitz, será uma infração de trânsito de natureza média”, explica Cadore.

O especialista ressalta que a prática além de ser infração, também é algo que afeta a segurança pública. “Aquele condutor que é avisado da presença da fiscalização, também pode ser um criminoso, alguém que está sendo procurado. As blitz não servem apenas para autuar por infração de trânsito, elas também garantem a segurança da comunidade daquele local”, finaliza.

Crime de trânsito

Um Projeto de Lei, de autoria do senador Fabiano Contarato (PT/ES) pretende tipificar essa conduta como um crime de trânsito, dessa forma, alterando o CTB.

Conforme o PL, divulgar ou disseminar, de qualquer modo, informação relativa a local, data ou horário de ação de fiscalização de trânsito, blitz ou similar passaria a ser crime de trânsito, com pena de detenção de seis meses a um ano, ou multa. Além disso, se aumentaria a pena em um terço, se a prática da conduta ocorrer através de meio de comunicação em massa como a internet, aplicativo ou rede social.

O especialista Rene Dias considera que se o texto for aprovado, sem alterações, estará delineada de maneira clara e objetiva a conduta caracterizada como criminosa, suscetível à pena adequada na lei. “A verdadeira motivação da realização de uma blitz é a PREVENÇÃO! Por isso, em que pese não tenha conduta especificada na lei, há possibilidade de tratá-la como tal. Basta as autoridades policiais e judiciárias debruçarem nas mesas de cada caso e enquadrá-los em dispositivos já existentes até que o Projeto de Lei seja transformado em realidade”, finaliza Dias.



Contran define uso da PLACA PRETA apenas para veículos de coleção originais

Foi publicada neste mês de junho a Deliberação 260/22 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que altera a Res. 780/19, do mesmo órgão, para estabelecer que apenas veículos de coleção que sejam originais usarão a placa de fundo preto. A Resolução 957/22 que entrou em vigor no dia 01 de junho determinava a volta do uso da placa preta para veículos de coleção mas não fazia distinção entre originais e modificados, o que criou certa confusão.

Conforme a norma em vigor, considera-se veículo de coleção aquele fabricado há mais de trinta anos, original ou modificado, que possui valor histórico próprio. Dessa forma, deve preservar suas características de fabricação quanto à mecânica, carroceria, suspensão, aparência visual e estado de conservação, equipamentos de segurança, características de emissão de gases poluentes, ruído e demais itens condizentes com a tecnologia e cultura empregada à época de sua fabricação.

A Resolução diz ainda que para emissão do Certificado de Veículo de Coleção (CVCOL), haverá a avaliação da preservação destas características por entidade credenciada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. Nesse sentido, o veículo precisa atingir ao menos 80 dos 100 pontos possíveis na avaliação.

Além disso, define que os veículos de coleção classifi-

cam-se em:

original: veículo que atingiu oitenta pontos ou mais das características originais de fabricação de um total de cem pontos, na avaliação das características originais de fabricação. Estes devem usar a placa preta;

modificado: veículo que sofreu modificações, realizadas de acordo com regulamentação do CONTRAN e procedimentos estabelecidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União. Estes devem usar a placa de fundo branco e caracteres cinzas.

Registro e licenciamento

De acordo com a Resolução, para o registro e licenciamento de veículo de coleção junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal é necessário:

- ter sido fabricado há mais de trinta anos;
- possuir valor histórico próprio;
- apresentar CVCOL expedido por entidade credenciada pelo órgão máximo executivo de trânsito da União;
- apresentar o CSV expedido por ITL, quando se tratar de veículo modificado; e
- estar em condições para circular em via pública.
- Ainda segundo o Contran, os Detrans não podem fazer exigências adicionais para realizar o registro, assim como o licenciamento de veículo de coleção.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Cinto de Segurança Veicular Usá-lo ou Não Usá-lo? Eis a Questão!

Em 1985 a Alemanha considerou o cinto de segurança a invenção mais importante do século.

O cinto de segurança nos veículos ainda é a grande proteção no transporte.

Durante a última grande guerra mundial a preocupação com relação à aviação era como fixar o piloto na cadeira para poder executar sua tarefa com segurança. A mesma coisa acontecia com o motorista que numa desaceleração brusca sofria lesões graves.

Em agosto de 1959 o engenheiro sueco Nils Bohlin, da Volvo, lançava o cinto de segurança de três pontos após um ano de estudos e experimentos.

Em 1985 a Alemanha entusiasmada com o sucesso do equipamento de segurança individual o considera o invento mais importante do século.

Em 1994 o cinto de dois pontos passou a ser obrigatório no Brasil. Três anos após, 1997, adotou-se o cinto de três pontos no banco dianteiro. Hoje é obrigatório em qualquer situação.

Quantas lesões deixaram de existir, quantos deixaram de serem ejetados do habitáculo e quantos traumas de face, de crânio, arcada dentária, tórax, lesão visceral, de coluna vertebral, de bacia deixaram de existir. Acreditamos que esse simples EPI (Equipamento de Proteção Individual) trouxe a todos uma redução de 90%

das lesões produzidas num sinistro.

Costumamos dizer que no transporte temos três tipos de colisões:

1ª - Colisão

Quando é absorvida a energia maior do impacto causando dano material, deformidades da carcaça do veículo.

2ª - Colisão

Com as partes moles do transportado. Pele, subcutâneo, músculo, vasos, nervos e vísceras.

3ª - Colisão

É a de maior profundidade que atinge a estrutura óssea.

O cinto de segurança de três pontos dá uma boa proteção a partes que antes do seu uso eram vulneráveis quer numa frenagem brusca, capotagem ou desaceleração por colisão.

Veja a proteção dada:

Quadril - 100%

Coluna - 60%

Cabeça - 56%

Abdome- 40%

Tórax - 45%

O não uso do cinto no banco traseiro permite que o passageiro ali alojado seja projetado para frente com a velocidade que estava o veículo no momento do impacto acoplado a sua massa física, indo de encontro ao encosto do banco dianteiro e de encontro à coluna cervical e crânio do motorista ou passageiro do banco dian-

teiro. Nesse caso, passando a ser agente causal de lesões graves e muitas vezes gravíssimas, podendo ocorrer até lesão raquimedular com tetraplegia e até parada respiratória seguida de parada cardíaca.

Não temos dúvida que a ausência do cinto de segurança no banco traseiro agrava lesões de quem está no banco dianteiro. Pode ainda ocorrer à ejeção através o para-brisa, o que quase sempre é igual a óbito.

No Brasil, apenas 3 a 7% dos usuários de veículos usam o cinto no banco traseiro.

Até 1999 não se usava tal equipamento em coletivos, hoje são obrigatórios.

Somente nos coletivos que transportam passageiros de pé não é obrigatório.

Mesmo entendendo os benefícios do cinto temos visto aqueles que o desprezam no banco traseiro em veículos de passeio, táxis, caminhões e coletivos. Cabe a todos, motoristas e passageiros a conscientização dos riscos e a utilização desse equipamento de segurança como única proteção imediata na vigência de um sinistro mesmo para aqueles que dispõem de "Air Bag".

* 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.

Dias frios favorecem formação de neblina e requerem mais atenção no volante

Com a chegada do inverno e a consequente queda nas temperaturas e os dias frios, a formação de neblina e névoa nas estradas torna-se mais comum, principalmente nas regiões sul e sudeste do País, diminuindo a visibilidade dos motoristas. Muito mais densa do que a névoa, a neblina restringe a visão do motorista para menos de um quilômetro e, em casos mais extremos, chega a ser apenas de 100 metros.

Em situações como essas, toda a atenção é necessária ao motorista. Além de reduzir a velocidade, é importante aumentar a distância do carro da frente e usar farol baixo para não causar o ofuscamento. Caso o veículo possua o farol auxiliar de neblina, o motorista deve ligá-lo, sendo a maneira mais ade-



quada para melhorar as condições de visibilidade.

Não se deve usar o farol alto em caso de neblina ou névoa. Isso porque a luz não consegue atravessar essa barreira e não alcança o solo. Forma apenas um clarão, da mesma maneira quando uma luz, por

exemplo, é lançada na parede branca em que ocorre um forte brilho que retorna aos olhos. Por sua vez, os faróis baixos e o auxiliar de neblina eliminam esse problema, permitindo que a luz acerte o solo bem como ilumine o caminho.

Não se recomenda usar o pisca-alerta em situações de baixa visibilidade. Ou seja, isso pode provocar o efeito inverso do esperado e colocar em risco a segurança no trânsito. O pisca-alerta sinaliza que o carro está parado ou aviso de acidentes. Por ter essa função, só deve se acionar em momentos de real emergência. Ele não é indicado em estradas com neblina, uma prática inadequada que compromete a sinalização de manobras bruscas para direita bem como para a esquerda.

Pesquisa mostra o tempo gasto no trânsito por moradores das capitais do país

Além de mostrar o tempo gasto no trânsito, a pesquisa trouxe informações relevantes quanto à mobilidade, deslocamentos e consequências da pandemia no transporte urbano.

Os brasileiros que residem nas capitais passam cerca de 2h do seu dia no trânsito para ir a lugares como o trabalho, escola, faculdade ou fazer compras, o que equivale a 21 dias/ano. É o que mostra a Pesquisa Mobilidade Urbana 2022 sobre o tempo gasto no trânsito, conduzida pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) e pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC Brasil) em parceria com o Sebrae.

De acordo com os entrevistados, 28% levam de 30 minutos a 1 hora por dia em trânsito e 32% levam de 1 a 2 horas. O tempo médio gasto no trânsito caiu na comparação com o levantamento de 2017 (147,9 minutos). A queda foi de 19%, ou o equivalente a quase meia hora.

A pesquisa de 2022 também investigou o tempo gasto no trânsito, obtendo uma média de 64,5 minutos, o equivalente a cerca de 1h04 minutos do dia.

“A pandemia trouxe impactos significativos no comportamento da população em relação à utilização dos transportes públicos, por exemplo. A diminuição do tempo gasto no trânsito, apontada pela pesquisa, é um reflexo disso, uma vez que muitas empresas passaram a utilizar o modelo híbrido mesmo após o controle da pandemia”, destaca o presidente da CNDL, José César da Costa, que explica ainda o objetivo da pesquisa.

“A mobilidade urbana está diretamente ligada ao desenvolvimento econômico e social de uma região. Por exemplo, o tempo que um trabalhador gasta no trânsito impacta diretamente no seu bem-estar e sobre a sua produtividade. Neste sentido, como representantes do setor produtivo, queremos abrir a via do debate e das políticas públicas, possibilitando avanços na qualidade de vida das pessoas e no desempenho econômico”, afirma o presidente da CNDL.

Ônibus é o principal meio para ir ao trabalho e para a escola

O meio de transporte utilizado pode variar de acordo com o dia ou com a finalidade do deslocamento. Considerando os deslocamentos gerais do dia a dia, os ônibus foram a modalidade mais citada, mencionada por 50% (caindo para 31% nas classes A e B). Em seguida, apareceram o carro (32% no geral, aumentando para 59% nas classes A e B) e a locomoção a pé (22%).

Os apps de transporte foram mencionados por 16%, seguidos de moto (11%) e metrô (11%).

Considerando os deslocamentos específicos, na ida para o trabalho, os ônibus prevalecem como o meio mais citado, lembrado por 36%; os carros aparecem em seguida (22%). Nos deslocamentos para a escola e faculdade, os ônibus também se destacam, sendo citados por 14%.

Já nas saídas para lazer, o carro assume a dianteira, citado por 39%. Os apps de transporte também se destacam nesse tipo de deslocamento, mencionados por 28% — percentual que aumentou na comparação com 2017 (18%). Os carros também foram destaque quando se considera as idas aos supermercados (38%). Já nas compras feitas perto de casa, a maioria (63%) costuma ir a pé. Nas compras longe de casa, mais uma vez o carro se destaca (41%).

Quando questionados sobre a avaliação do trânsito em suas cidades, apenas 10% dos entrevistados consideraram bom ou ótimo. Na outra ponta, 58% consideraram ruim ou péssimo e 32% consideraram regular.

Preço é o principal motivo de uso do transporte público, em geral mal avaliado pelos usuários

Os dados da pesquisa apontam que o transporte público é o mais utilizado no dia a dia. Mas o que, afinal, determina essa escolha? Entre aqueles que relataram utilizar mais ônibus, metrô ou trem no dia a dia, 48% citaram o preço mais barato — um aumento de 13,3 pontos percentuais na comparação com a pes-

quisa de 2017. Outro motivo destacado, e relacionado ao primeiro, foi a possibilidade de economizar dinheiro (31%). Já para 29%, não se trata exatamente de uma escolha: o transporte público seria o único meio disponível. Além destes motivos, foram mencionados a facilidade de acesso (26%); a agilidade (tempo gasto no trânsito) (15%); e a comodidade (12%), entre outros motivos.

A depender do trajeto, apenas um meio de transporte não basta e o tempo gasto no trânsito aumenta. Entre os que destacaram a utilização dos meios de transporte públicos no dia a dia, 56% pegam duas conduções para chegar ao destino. Também há os que tomam mais de três (23%). Ainda de acordo com a pesquisa, os usuários desses meios de transporte esperam, em média, 23,7 minutos no ponto de ônibus ou estação de trem e metrô, sendo que 40% esperam de 15 a 30 minutos.

A avaliação dos meios de transporte públicos foi feita considerando vários critérios. O critério com maior avaliação positiva foi o atendimento do motorista ou trocador, considerado bom ou ótimo por 44%. Já os critérios com a pior avaliação foram o valor da tarifa, considerado ruim ou péssimo por 68% e a segurança, considerada ruim ou péssima por 53%. O conforto também recebeu uma avaliação majoritariamente ruim: 50% consideraram ruim ou péssimo este quesito. A conservação dos veículos (46%), a pontualidade dos horários (45%) e os canais de reclamação (45%) também foram destaques negativos.

Agilidade e comodidade são as principais razões para quem utiliza o transporte privado

Entre aqueles que utilizam os transportes particulares com mais frequência no dia a dia, o principal motivo mencionado foi a agilidade, citada por 42%. Percentual parecido mencionou ainda a comodidade (40%). O conforto e a facilidade de acesso foram citados por, respectivamente, 35% e 30%. Já a

facilidade para transportar compras foi mencionada por 20% — conforme os números apresentados anteriormente, os deslocamentos para compras são feitos preferencialmente através de carros.

Em seguida aparecem os problemas relacionados ao transporte público como motivo para o uso dos transportes particulares, com destaque para a lotação dos ônibus e trens (13%); o tempo de espera nos transportes públicos (12%), entre outros motivos.

Abrir mão de carros e meios de transporte público também é uma opção, porém limitada pelas distâncias. A pesquisa identificou um percentual que se locomove majoritariamente a pé ou de bicicleta. O principal motivo, mencionado por 59%, é a proximidade entre a casa e o trabalho. A economia de custos também pesa, citada por 39%. A possibilidade de cuidar da saúde fazendo exercícios foi citada por 39%, além do tempo gasto no trânsito (23%), da aglomeração dos transportes públicos (13%) assim como da economia com estacionamento (11%).

Os deslocamentos seguros com bicicletas requerem uma infraestrutura específica, através de ciclofaixas ou ciclovias. De acordo com a pesquisa, 57% consideram que a estrutura de ciclovias de sua cidade é adequada, ante 39% que consideram inadequada. No quesito estacionamento de bicicletas, 52% consideram a estrutura adequada e 39% consideram inadequada. Os deslocamentos a pé também requerem algumas condições, como, por exemplo, iluminação das vias e segurança. O levantamento mostra que 79% concordam com a afirmação de que a presença de iluminação pública afeta a decisão de fazer trajetos andando. Além disso, 70% afirmaram não se sentir seguros ao fazer caminhadas por sua cidade e 89% reconheceram que a presença de lojas e serviços de saúde e educação próximos de casa favorecem os deslocamentos a pé.



Fernando Frazão/Agência Brasil

Gasolina mais cara faz as pessoas procurarem o transporte público

É razoável imaginar que, com a gasolina mais cara, muitas pessoas deixem de se deslocar de carro e recorram ao transporte público. Pesquisadores da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR) e da Universidade Federal do Paraná (UFPR) resolveram investigar a questão de forma mais aprofundada e criaram modelos matemáticos que permitiram provar essa relação com base na realidade de Curitiba.

Segundo os cálculos dos pesquisadores, os ônibus de trânsito rápido (BRT) da capital paranaense lidam com um aumento de 5 mil passageiros mensais cada vez que o litro da gasolina sobe R\$ 0,10.

As conclusões foram publicadas na revista *Sustainability*, referência internacional em pesquisas interdisciplinares sobre sustentabilidade ambiental, cultural, econômica e social. O estudo reuniu informações relativas a um intervalo de dez anos. Dois modelos matemáticos foram criados e aplicados para analisar as variações no preço dos combustíveis, nas tarifas do transporte público, no número de passageiros e no volume de veículos nas ruas entre janeiro de 2010 e dezembro de 2019.

Segundo o pesquisador Luis André Wernecke Fumagalli, do Grupo de Pesquisas em Cidade Digital Estratégica da PUC-PR e um dos autores do estudo, as pessoas levam em conta diversos fatores quando definem como vão se deslocar. Entre os fatores, estão a duração da viagem, a segurança e o conforto. O custo também exerce influência determinante.

“Se os preços do combustível e da tarifa do transporte público ficarem estáveis, a tendência é que as pessoas mantenham sua opção.”

As variações no número de passageiros foram apuradas a partir do histórico das seis linhas do BRT de Curitiba, que cruzam e conectam a capital paranaense em várias direções e representam quase 30% do total de usuários transportados diariamente na cidade.

O estudo revela que cada carro na rua representa, em média, 25 passagens a menos vendidas no transporte público da capital paranaense. Fumagalli observa que muitas pessoas fazem sua escolha conforme a situação de momento. “O proprietário não vende o carro e começa a andar de ônibus. Ele deixa na garagem. E aí, quando ele volta a achar que vale mais a pena usar o carro, ele para de se locomover por transporte público.”

Esse cenário, no entanto, geralmente não ocorre com o motociclista. De acordo com Fumagalli, aqueles que adquirem uma motocicleta tendem a não voltar a usar o transporte público. Diante desse movimento, o volume de motocicletas nas ruas vem aumentando consideravelmente. “Em Curitiba, por exemplo, isso se observa no dia a dia o tempo inteiro”, afirma Fumagalli.

GESTÃO ESTRATÉGICA

Obter conclusões que contribuam para pensar uma gestão estratégica da cidade foi uma das principais preocupações dos pesquisadores. Para Fumagalli, a partir dos dados levantados, é possível discutir melhores práticas para a administração pública, envolvendo, por exemplo, a alocação de recursos.

“O município precisa investir

no transporte público, na estrutura viária, na gestão do trânsito para acomodar, por exemplo, as motocicletas. Com maior número de motocicletas nas ruas, normalmente, ocorrem mais acidentes. No caso do transporte público, o número de passageiros é cada vez menor. E o serviço precisa ser viável economicamente”, observa o pesquisador.

Ele ressalta que não se pode imaginar que tirar pessoas dos ônibus é bom.

“Com menos passageiros, a passagem vai precisar ser mais cara para manter o funcionamento [do transporte público]. E carro demais também é problema, porque passa a ter muito engarrafamento.”

Nesse sentido, um dos desafios dos municípios é avaliar como a gasolina mais cara impacta na sustentabilidade do transporte público. Isso porque o serviço passa a ter simultaneamente mais despesas, para abastecer os veículos, e maior arrecadação, com o aumento do número de passageiros que passam a deixar o carro na garagem. Para os pesquisadores, não é possível fazer generalizações, já que cada cidade lida de forma diferente com o sistema de transporte público. Ainda que se realize a operação por concessioná-

rias privadas na maioria das grandes cidades, muitas vezes, elas recebem subsídios municipais.

“Em Curitiba, quando o preço do combustível sobe, há uma compensação feita pela prefeitura. Eventualmente, alguns aumentos acabam sendo repassados para o usuário nos reajustes da tarifa, mas não é algo linear”, pontua Fumagalli. Segundo o pesquisador, a série histórica das tarifas revela que estas não acompanham a frequência de aumentos do preço dos combustíveis.

Para permitir o aprofundamento das análises, o estudo terá continuidade. A próxima etapa pretende incluir as bicicletas na equação.

De acordo com Fumagalli, a bicicleta é uma solução ecológica e sustentável do ponto de vista ambiental, mas a ampliação das ciclovias pode acabar gerando impactos sociais e econômicos, se resultar, por exemplo, na subtração de passageiros de ônibus. “O desafio de gerenciamento é encontrar uma união ótima entre o ônibus, assim como o carro, a bicicleta, que se complementam”, conclui.

No entanto, segundo dados do Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), cresceu em 13% o número de acidentes com quem pedala.





JUDICIÁRIO

Falta da CNH não basta para caracterizar culpa concorrente em acidente de trânsito.

O STJ reafirmou o entendimento de que a falta da CNH do condutor envolvido em acidente de trânsito, por si só, não leva ao reconhecimento de sua culpa.

A Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por unanimidade, reafirmou o entendimento de que a falta da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do condutor envolvido em acidente de trânsito, por si só, não leva ao reconhecimento de sua culpa. Essa caracterização depende de prova da relação de causalidade entre a falta de habilitação e o acidente.

O colegiado manteve acórdão do Tribunal de Justiça da Bahia (TJBA) que condenou uma transportadora a indenizar motorista vítima de colisão entre seu carro e um veículo da empresa. Embora a CNH do motorista do carro estivesse vencida, o TJBA entendeu que a empresa não comprovou relação direta entre essa circunstância e o acidente.

No referente caso,

a vítima viajava com a família quando o caminhão da transportadora atingiu seu carro ao realizar uma ultrapassagem indevida na contramão. A vítima ingressou com ação de indenização contra a empresa.

No recurso ao STJ, a transportadora alegou violação do artigo 945 do Código Civil. De acordo com a empresa, existiria culpa concorrente da vítima. Isso porque ela estava com a CNH vencida e, ao dirigir, colocou a sua família em risco. Para a recorrente, não se trata de mera irregularidade formal por infração administrativa, pois o motorista do carro teria contribuído diretamente para o acidente.

Inexistência de nexos causal entre a conduta da vítima e o acidente

A ministra Nancy Andrighi, relatora, deu a sua explicação. De acordo com ela, conforme a teoria da causalidade adequada, sendo comprovado que a conduta da vítima foi determinante para a ocorrência do dano, pode ser reconhecida a concorrência de culpas. Considerada, nessa hipótese, uma atenuante da causalidade.

Para a caracterização da concorrência de cul-

pas, prosseguiu, é necessário comprovar a conduta culposa praticada pela vítima. E, também, o nexo de causalidade entre essa conduta e o evento danoso. Se houver a confirmação de ambos no decorrer do processo, será possível reduzir a indenização, como previsto no artigo 945 do Código Civil.

Por outro lado, a ministra citou outra doutrina. O simples comportamento antijurídico da vítima em determinado evento não é suficiente para configurar sua culpa concorrente. É preciso, segundo ela, averiguar se as atitudes da vítima, ao lado da conduta do autor do dano, concorreram como concausas para o evento danoso.

TJBA concluiu que CNH vencida não concorreu diretamente para o acidente

Nancy Andrighi destacou que, embora o fato de a vítima não ter CNH válida possa caracterizar ação imprudente e violação do artigo 162, inciso V, do Código de Trânsito Brasileiro, o TJBA foi expresso ao decidir que esse fato não concorreu para o acidente.

“Nesse contexto, nem é preciso fazer o cotejo entre a gravidade de cada uma das condutas das partes, a fim de avaliar o nexo causal sob a luz da teoria da causalidade adequada, uma vez que não há comprovação de relação de causalidade alguma, sequer naturalística, entre a conduta da vítima e o acidente”, concluiu a relatora ao negar provimento ao recurso da transportadora.



TRF4 decide que simulador não pode ser obrigatório nos CFCs do RS

Decisão da 3ª Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) confirmou, em julgamento realizado no dia 31 de maio, o uso facultativo – e não mais obrigatório – do simulador de direção em Centros de Formação de Condutores (CFCs) no processo de formação de condutores no Rio Grande do Sul.

O uso já é facultativo em todo Brasil desde 2019, conforme determinação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). No Rio Grande do Sul, no entanto, decisão judicial do mesmo TRF4 mantém a obrigatoriedade do equipamento.

Agora, por unanimidade, os desembargadores negaram recurso do Sindicato dos Centros de Habilitação de Condutores e Auto e Moto Escolas do estado do RS.

Histórico

A entidade ajuizou ação contra a União em 2019 pedindo que fosse declarada a nulidade da Resolução 778/2019 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), que tornou opcional o uso dos equipamentos pelas autoescolas.

A 6ª Vara Federal de Porto Alegre julgou improcedente o pedido e a autora apelou ao tribunal.

De acordo com o o sindicato, a resolução que tornou o uso dos simuladores facultativo ofende aos princípios do contraditório e do devido processo legal. Isso porque, para a entidade, foi uma mudança decidida unilateralmente pela

Administração.

Conforme o relator, desembargador federal Rogerio Favreto, além de o CONTRAN ter competência para modificar as exigências para a habilitação, a Resolução foi precedida de Nota Técnica. O documento explicava as motivações da mudança. “Não se vislumbra ilegalidade no ponto”, observou o magistrado.

“Ao editar a Resolução nº 778/2019 e proceder às alterações relativas ao uso dos simuladores na formação de condutores para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, na categoria “B” (art. 143, II, do CTB), o CONTRAN utilizou-se de seu poder de normatização dos procedimentos. Tanto sobre a aprendizagem, habilitação, bem como expedição de documentos de condutores e registro e licenciamento de veículos (art. 12, X, do CTB)”, concluiu o magistrado.

Ainda cabe recurso de embargos de declaração.

Fundamentação

Conforme Eduardo Cadore, especialista em Gestão, Psicologia e Direito de Trânsito, há informações de que o sindicato dos CFCs do RS prepara recurso.

“Vale mencionar que na ação não se discute a utilidade do equipamento, mas a forma e a fundamentação utilizada pelo Contran para tornar facultativo depois de ser obrigatório por tantos anos”, explica.





Condutor que dirigir alcoolizado poderá perder o veículo

Além da prisão e da multa, o condutor alcoolizado que causar danos a terceiros, poderá, além de ter sua habilitação suspensa, perder o veículo.

Perder o veículo em caso de crime de condução com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência esse é o tema do PL 1421/22 que começou a tramitar na Câmara dos Deputados.

De autoria do deputado José Medeiros (PL/MT) o projeto altera o Código de Trânsito Brasileiro, mais especificamente no capítulo de crimes de trânsito para adicionar a pena de perder o veículo para quem conduzir com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência.

Ainda conforme o PL, a pena poderá ser imposta nas hipóteses em que o crime de dirigir com a capacidade psicomotora alterada der causa a morte, lesão corporal ou dano a terceiros. Nesse caso, após transitada em julgado a sentença, o juiz determinará a avaliação, assim como a venda do veículo em leilão público.

O valor arrecadado será destinado à reparação de



danos à vítima bem como ao pagamento das despesas processuais. Se o veículo for objeto de furto ou roubo, a justiça devolverá o bem ao proprietário.

Justificativa

De acordo com o deputado José Medeiros, com a proposta, além da prisão e da multa, o motorista alcoolizado que causar danos a terceiros (material

anteriores de seus clientes”, argumenta.

Tramitação

A proposta foi pensada ao PL 466/19 que trata de tema semelhante e será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados.

DPVAT poderá indenizar despesas de funeral da vítima

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 2960/21, do deputado Luis Miranda (Republicanos/DF) que insere as despesas com funeral no rol de danos pessoais cobertos pelo Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT). O valor do reembolso, se o PL virar lei, será de até R\$ 2.700,00.

Conforme o PL, nesse caso, o herdeiro ou familiar que comprovar que arcou com o funeral do segurado receberá o reembolso. O PL não altera o valor e nem a descrição das outras coberturas já contempladas pela Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974. São elas: por morte (R\$ 13.500,00), invalidez permanente (até R\$ 13.500,00) e reembolso de despesas médico-hospitalares (até R\$ 2.700,00).

De acordo com a justificativa do projeto, o deputado acredita estar contribuindo para que o Seguro DPVAT possa ser ainda mais útil para as famílias das vítimas fatais de acidentes de trânsito no Brasil. “De forma paradoxal, o que se observa é que o mesmo seguro que assegura o reembolso dessas despesas a vítimas que sobrevivem acaba não cobrindo despesas com algo básico e elementar. Nesse caso, o funeral das vítimas fatais. Dessa forma, vislumbramos uma profunda incoerência que merece correção”, argumenta Miranda.

Tramitação

O projeto agora será analisado em caráter conclusivo pelas comissões de Finanças e Tributação, bem como pela de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Senador propõe pagamento de pensão à vítima por causador de acidente no trânsito

O senador Fabiano Contarato (PT/ES) apresentou o PL 1433/22 que prevê que o condutor de veículo que cometer crime de homicídio ou lesão corporal de natureza grave ou gravíssima, sob influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, ficará obrigado ao pagamento de pensão alimentícia mensal à família da vítima ou à vítima do acidente.

“O número de óbitos em crimes de trânsito é alarmante. Infelizmente, só quando a consequência de seus atos dói no próprio bolso é que as pessoas irresponsáveis abandonam toda uma cultura de atos irresponsáveis que podem custar a vida de um semelhante. A indenização por meio de pensão é uma necessidade de rigor punitivo para aperfeiçoar o Código de Trânsito Brasileiro, que se enfraqueceu nos últimos anos”, assinala Contarato.

O juiz definirá o valor da pensão conforme o caso concreto. Além disso, não se eximirá o causador da obrigação de outras reparações referentes aos danos sofridos pela vítima e sua família. Para o



pagamento da pensão, presume-se a dependência econômica de filhos menores de 21 anos, ou até 24 anos, caso seja estudante universitário.

Delegado de delitos de trânsito por mais de 10 anos e ex-diretor do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) do Espírito Santo, o senador testemunhou a insegurança emocional e financeira das famílias das vítimas de trânsito.

“A lesão corporal assim como a morte trágica de uma vítima de crime de trânsito afetam drasticamente toda a família. Os filhos da vítima, principalmente, ficam des-

ou físico – lesão corporal ou morte), poderá, além de ter sua habilitação suspensa, ter o veículo que conduzia perdido para o Estado.

“Esperamos com essa medida reduzir expressivamente os casos de morte e lesões em nossas vias públicas. Principalmente em razão da insistência de motoristas em conduzir seus veículos sob o efeito do álcool e outras drogas. A medida também alerta os pais para o cuidado na hora de ceder seu veículo ao filho. Além disso, às empresas que alugam veículos, que precisarão consultar os

providos do companheirismo, bem como da segurança e do conforto sentimental e material dos seus pais”, afirma.

A proposta ressalta que a pensão deve levar em consideração a expectativa de vida da vítima do acidente. Nesse sentido, deve abordar o período em que a vítima iria assistir aos seus dependentes. O projeto de lei também deixa claro que a obrigação de pagamento de pensão não se extingue com a morte do causador do dano. Ou seja, deve-se transmitir aos herdeiros até o limite da herança.

Atropelamentos envolvendo crianças: veja oito dicas preciosas para passar ao seu filho!

Um dado divulgado recentemente chamou a atenção negativamente de quem tem filhos. O número de casos de internações de crianças, assim como de adolescentes por atropelamentos voltou a crescer. Conforme dados divulgados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), entre janeiro e agosto de 2021, o índice de internações por atropelamentos de crianças e adolescentes entre zero e 19 anos, na condição de pedestres ou ciclistas, cresceu 9% – em comparação ao mesmo período de 2020.

Ainda segundo os números, no total, mais de seis mil delas foram hospitalizadas em estado grave em todo o país e quase 500 foram a óbito no local onde ocorreu o acidente.

Crianças são mais frágeis

De acordo com Celso Mariano, especialista em trânsito e diretor do Portal do Trânsito&Mobilidade, as crianças fazem parte de um dos grupos mais vulneráveis a acidentes no trânsito.

“Isso porque seus corpos são mais frágeis e ainda estão em desenvolvimento. Como muitas ainda têm uma pequena estatura elas podem ficar



escondidas do campo de visão dos condutores. Além disso, crianças não têm o que chamamos de percepção de risco e não conseguem avaliar corretamente a distância e velocidade de um veículo”, explica.

Por esse motivo, o Portal do Trânsito, com a ajuda do especialista Celso Mariano, lista oito dicas preciosas para prevenir atropelamentos de crianças.

01 – Dê o exemplo.

Essa é uma das dicas mais valiosas em todas as situações do trânsito. Não adianta ensinar algo para a criança e na prática fazer diferente. Nesse sentido, ao atravessar uma rua, faça o correto sempre. Olhe

para os dois lados, bem como respeite os sinais de trânsito e a faixa de pedestre e mostre para a criança cada ação. “É importante olhar para o condutor para perceber se ele está te enxergando. Esse contato visual pode evitar acidentes. Ensine isso ao seu filho”, orienta Mariano.

02- Não permita que crianças menores de 10 anos andem sozinhas pela rua.

A supervisão de um adulto é essencial até a criança ter maturidade suficiente para reconhecer os perigos e saber agir frente a eles. E lembre-se, sempre que andar pela rua com uma criança, segure-a firmemente pelo pulso.

03- Ao definir trajetos, como para a escola, escolha o mais reto.

Quando a criança já puder andar sozinha, acompanhe-a nas primeiras vezes e definam um trajeto único, evite fazer caminhos diferentes. Ensine como se comportar de forma prudente. Além disso, escolha o trajeto com menos ruas para atravessar.

04- Crianças devem utilizar roupas claras e chamativas.

No trânsito, é essencial ver e ser visto. Quando a criança veste roupas claras e chamativas, por exemplo, ela pode ser vista de uma maior distância.

05- Olhar para os dois lados e atravessar só quando estiver livre.

Ensine a criança a olhar para os dois lados várias vezes antes de atravessar e só cruzar a rua quando tiver certeza de que é seguro. Além disso, incentive-a a continuar olhando para os dois lados enquanto caminha. Oriente que as crianças devem usar a faixa de pedestre sempre que ela estiver disponível. Quando não houver faixa de pedestre, as crianças devem procurar outros locais seguros para atravessar, seja na esquina,

bem como em passarelas ou próximo a lombadas eletrônicas.

06- Não atravessar por trás de carros, ônibus, árvores e postes.

Novamente vale a máxima do ver e ser visto. Pela estatura, as crianças podem não ser vistas se ficarem posicionadas atrás de obstáculos.

07- Nunca correr para a rua.

Outra dica valiosa é ensinar a criança que ela nunca deve correr para a rua, seja para pegar uma bola ou para encontrar um amiguinho. A criança pode tropeçar ou pode atravessar a via sem se dar conta que está vindo um veículo.

08 – Ao desembarcar do ônibus, aguarde ele se afastar.

Ao desembarcar do ônibus, diga para as crianças esperarem que o veículo pare totalmente para descer, assim como aguardem que ele se afaste para atravessar a rua.

“No trânsito, prevenir é melhor do que remediar. Nesse sentido, estudos apontam que até 90% dos acidentes podem ser evitados”, explica Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito.

Saiba como tirar a Carteira de Habilitação Internacional

Com a vida voltando à normalidade após dois anos de isolamento devido à pandemia do coronavírus, a programação das viagens em território nacional e internacional também retornam à rotina dos brasileiros. E muitas pessoas preferem fazer o deslocamento com o veículo próprio, ou, quando para localidades mais distantes, usar a comodidade de um carro alugado.

Mas, e a Carteira Nacional de Habilitação? É válida em territórios estrangeiros ou, por exemplo, é necessário solicitar um documento que dê a licença para dirigir fora do Brasil?

Permissão

Para dirigir fora do território nacional, o motorista deve solicitar o documento que traduz a Carteira Nacio-



nal de Habilitação (CNH) nos idiomas alemão, árabe, chinês, espanhol, inglês, português, francês e russo, a chamada PID – Permissão Internacional para Dirigir.

Este documento é aceito em mais de 100 países signatários da Convenção de Viena

e, também, em países que têm acordos de reciprocidade com o Brasil. O prazo de validade da PID será de no máximo três anos da data de sua emissão ou até a data de expiração da validade da CNH, o que ocorrer primeiro. No entanto, a PID não substitui a CNH dentro

do Brasil.

Como solicitar

Para requerer a PID, o condutor pode acessar o site ou ir presencialmente até unidade do Detran de seu estado.

Por ser membro da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), o Automóvel Clube Brasileiro (ACBr) também é autorizado a emitir a PID no Brasil, ou seja, é a única entidade brasileira, além dos Detrans, com permissão para emitir o documento.

Quem optar por solicitar através do ACBr, terá somente a opção de fazer o requerimento de forma online. Dessa forma, a emissão da PID fica em R\$ 195,00 mais taxas. O valor pode ser pago via cartão de crédito assim como boleto bancário. O prazo médio entre emissão e

despacho é de até três dias úteis para entrega.

Quando solicitado pelo Detran, os valores podem variar. Em São Paulo, por exemplo, a taxa de expedição do documento é de R\$ 259,05 mais taxas.

Vale ressaltar que, independentemente da forma como o condutor for solicitar a PID, seja pela ACBr ou através do Detran, obrigatoriamente a CNH do condutor solicitante deverá estar dentro da validade. Além disso, o condutor não pode estar cumprindo período de suspensão do direito de dirigir ou cassação da CNH. E, ainda, não pode ter nenhuma outra restrição administrativa bem como judicial que impeça a expedição do documento.



Como o conceito Sistema Seguro e Visão Zero podem ajudar a reduzir acidentes

A abordagem do conceito parte da premissa de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e ferimentos graves no trânsito não são. E, por isso, a gestão da segurança no trânsito deve ser integrada e proativa.

Criado na Suécia no fim da década de 90, o conceito de Sistema Seguro e Visão Zero surgiu como uma forma de promover a segurança viária e reduzir o número de sinistros de trânsito ao redor do mundo.

Com o objetivo de aprofundar o debate sobre o tema, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) no Paraná promoveu, durante a 1ª Jornada Interinstitucional Paranaense para o Trânsito Seguro, uma roda de conversa entre representantes da Secretaria Nacional de Trânsito, do Observatório Nacional de Segurança Viária e integrantes da academia. A mesa de debates foi mediada pelo assessor civil da Secretaria de Segurança do Paraná, delegado Leonardo Bueno Carneiro.

A abordagem do Sistema Seguro parte da premissa de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e ferimentos graves no trânsito não são. Os princípios do Sistema Seguro são:

- nenhuma morte no trânsito é aceitável;
- os seres humanos cometem erros e são vulneráveis a lesões no trânsito;
- todos compartilham a responsabilidade. Quem projeta, constrói, gerencia, fiscaliza e usa as vias e os veículos. E, também, pelas agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas no trânsito e;
- a gestão da segurança no trânsito é integrada e proativa.

PNATRANS

Diante da meta estabelecida pela ONU e abraçada pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), de reduzir em 50% as mortes no trânsito até 2030 a formulação de um sistema seguro deve reconhecer a segurança no trânsito como o resultado da interação entre muitos componentes que formam um sistema dinâmico. Influenciando assim, na maneira como as pessoas se comportam nas vias.

O diretor do Departamento de Segurança no Trânsito da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura, Daniel Mariz, aponta que para cumprir essa meta é necessário que exista uma ação integrada por todos os setores da sociedade.

“Todos nós fazemos parte de um sistema. Além disso, compartilha-se a responsabilidade. A grande proposta aqui, é que a gestão da segurança no trânsito seja feita de forma integrada, não de forma isolada”, comenta.

SEGURANÇA VIÁRIA

Magaly Romão, professora dos cursos de Navegação Fluvial, Logística na Faculdade de Tecnologia de Jahu (FATEC) e especializada em Segurança Viária pela LUND UNIVERSITY, ressalta que para cumprir a meta proposta pelo PNATRANS é preciso dar mais atenção às questões comportamentais dos usuários dos sistema viário. “A gente sabe que na segurança viária as coisas não são diretamente proporcionais”, observa.

“Elas podem, devido a complexibilidade, ter efeitos diferentes, em locais diferentes, e não é uma área do conhecimento que vai nos dar a resposta, mas uma somatória delas e uma constância.” completa Romão.

A aplicação do Sistema Seguro e da Visão Zero varia de acordo com o local onde irá se utilizar o programa. É preciso que cada cidade crie um sistema próprio com base nos princípios da Visão Zero, destaca o diretor vice-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária, Mauro Gil. Para ele, é preciso não só que a sociedade como um todo se comprometa com a aplicação dos princípios do Sistema Seguro. No entanto, é preciso que mude a forma de enxergar o trabalho realizado para salvar vidas no trânsito. “Existem diversas formas de trabalhar a visão zero. E cabe a nós identificarmos o modelo que melhor funcione, não é impossível, nós temos que tentar, procurar bem como fazer acontecer”, comenta Gil.

Fortaleza é citada pela OMS pelas ações de combate à prática de beber e dirigir

As ações integradas de combate à prática de beber e dirigir em Fortaleza foram destaque no novo Manual da Organização Mundial da Saúde (OMS). A publicação, que fornece orientações para reduzir a prevalência de misturar álcool e direção, baseia-se na experiência de cidades que conseguiram alcançar a redução de traumas de trânsito relacionados à prática perigosa.

O documento destaca que os comandos operacionais bem como a ampla visibilidade da Lei Seca, desenvolvidos pela Prefeitura de Fortaleza em parceria com a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária, colaboraram com a redução de 47,5% nas mortes atribuíveis a lesões no trânsito entre 2014 e 2019.

Do ponto de vista da fiscalização, alguns elementos foram fundamentais para alcançar esse resultado.

Por exemplo, a profissionalização da força de trabalho da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), usando princípios de policiamento baseado em dados; a integração entre os órgãos de trânsito e de segurança atuando em blitzes nas vias arteriais da cidade; a criação do Manual de Procedimentos Operacionais quanto à padronização dos protocolos para adoção pelas equipes em campo, dentre outros.

“O trabalho de fiscalização passou a ser realizado de forma preventiva com a integração das forças de segurança em nossos comandos. Assim como, a presença ostensiva dos agentes nas avenidas com alta taxa de accidentalidade viária em todos os turnos inibia a conduta irregular. Como as pessoas sabiam que a qualquer momento poderia haver o flagra de dirigir após a ingestão de bebida alcoólica, costumavam respeitar as normas de circulação”, esclarece André Luís Barcelos, gerente de Educação para o Trânsito da AMC.

Além do reforço das operações, o Manual citou também as campanhas de mídia como uma medida de suporte essencial para conscientizar sobre os riscos do comportamento inadequado. “Quando você bebe e dirige, torna-se a principal vítima. É preciso ter em mente que essa conduta de risco compromete vidas”, complementa.

EFEITO DO ÁLCOOL

O álcool é um dos principais fatores de risco para a ocorrência de acidentes de trânsito. Conforme o Ministério da Saúde, uma em cada cinco vítimas de trânsito atendidas nos prontos-socorros brasileiros ingeriram bebida alcoólica. Em Fortaleza, a situação não é diferente. Ou seja, cerca de 20% dos pacientes internados no Instituto Dr. José Frota (IJF) que sofreu acidentes declarou ter ingerido a substância antes da ocorrência.

A bebida alcoólica torna os reflexos mais lentos, bem como diminui a vigilância e reduz a capacidade visual, o que contribui para acidentes com alto índice de severidade. Um condutor que desrespeita a lei com um copo de cerveja tem três vezes mais chance de se envolver em um acidente do que um sóbrio.

BALANÇO DA OPERAÇÃO LEI SECA

De janeiro a maio deste ano, por exemplo, o órgão realizou 15.972 testes de bafômetro. 746 motoristas recusaram se submeter ao etilômetro e 219 deram positivo.

No Brasil, a tolerância ao álcool é zero. Nesse sentido, conduzir veículo automotor sob influência dessa substância é uma infração de natureza gravíssima. A multa é no valor de R\$ 2.934,70 e se a concentração for igual ou superior a 0,30 miligramas de álcool por litro de ar alveolar ou o motorista tenha sinais que indiquem alteração de capacidade psicomotora, encaminha-se para a delegacia.





CARTAS

DESCASO

Realmente, essa construção do Contorno Viário da Grande Florianópolis já superou o status de Novela Mexicana faz tempo. É uma vergonha essa enrolação por parte da pela Arteris Litoral Sul. Pior ainda é a omissão por parte dos órgãos que deveriam defender os direitos da população.

Simone Freitas – Biguaçu/SC

DIA NACIONAL

Esses nossos representantes do Senado estão uma vergonha heim?! Ficam inventando leis que já existem só pra fazer volume e fingir q se importam com a população. Pra que criar um outro dia Dia em Memória às Vítimas de Trânsito, em maio, se já existe uma data mundial a ser comemorada em novembro? Aprendam a trabalhar direito senadores!

Carmen Lúcia – Vitória/ES

COLETIVIDADE

Finalmente, o Plenário do Supremo Tribunal Federal acertou uma! É lógico e evidente que são constitucionais as normas que restringem a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais e a classificação como infração autônoma de trânsito da recusa em fazer o teste do bafômetro, pois visam a proteger a coletividade e o direito à vida. Lembrando sempre que a liberdade do indivíduo não pode se sobrepor à da coletividade.

Luciano Costa – Brasília/DF

AGONIA

Muito interessante o artigo do Dr. Dirceu! Cada dia mais, temos vivido momentos agoniantes que, claramente, se refletem no trânsito. Se cada um fizesse sua parte para ajudar o outro a vencer os momentos difíceis, todos sairiam ganhando! Precisamos, mais do que nunca, conviver no trânsito com serenidade e equilíbrio para que possamos utilizar da maneira mais correta as funções cerebrais para ter uma direção segura.

Clariane Amaral – Curitiba/PR

ABSURDO

É um absurdo encarar esses números divulgados pela Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet). Mesmo sabendo dos riscos, o uso do celular no trânsito é uma das infrações mais flagradas no Brasil. Foram mais de 240 mil multas só em 2021. Ou seja, mais de 650 brasileiros são multados por dia pelo uso do celular no trânsito e a sociedade finge que não vê.

Gustavo Fernandes – Campo Grande/MS

MERCOSUL

Também acho um absurdo a retirada da identificação visual da cidade e do Estado de registro do veículo das placas padrão Mercosul. Sinceramente, não entendo como pode um item que tem justamente a função de identificar um veículo, não constar uma informação tão básica.

Meire Aparecida – São Paulo/SP

DESCALÇO

Motociclista querer pilotar descalço chega a beirar o ridículo. É tão óbvio que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) nem disse nada a respeito. Mas para certas pessoas é preciso desenhar, não é possível! Pensa pisar em um caco de vidro quando for apoiar o pé no asfalto quente? Ou pior, sofrer um acidente e ter seu pé dilacerado porque não quis colocar um calçado? Tem coisas que o mínimo de bom senso já resolveria.

Juliana Coelho – São José/SC

IDOSO

Muito interessante o esclarecimento sobre a possibilidade de qualquer cidadão com 60 anos ou mais solicitar de forma gratuita o cartão especial de estacionamento para idoso, mesmo àqueles que não possuam a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e que andam somente como passageiro.

Sérgio Azevedo – São Paulo/SP

ACIDENTES

Muito triste a confirmação de tantos óbitos e internações por acidentes no Brasil, mesmo em meio à pandemia. Aliás, pior, mesmo com a restrição de circulação nos dois anos anteriores, o Brasil registrou um aumento no número de internações por acidentes de trânsito, isso sem falar no recorde histórico de internações de motociclistas no período. Precisamos todos nos conscientizar!

Ricardo Rodrigues – Florianópolis/SC

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

Art. 175 Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus:
(Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)
Infração - gravíssima;
Penalidade - multa (dez vezes), suspensão do direito de dirigir e apreensão do veículo;
(Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)
Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e remoção do veículo.



Carro elétrico ou híbrido: você conhece a diferença?

Carros movidos à energia limpa são tendência mundial, e tendem a suplantam o motor à combustão. Veja a diferença entre carro elétrico ou híbrido.

Os carros elétricos surgem na esteira da sustentabilidade, baseados na transformação dos veículos movidos à combustão para veículos movidos à energia elétrica, na tentativa de eliminar ou ao menos diminuir a utilização de combustíveis fósseis, que, ao serem queimados, liberam gases prejudiciais ao meio ambiente.

Embora não se trate de uma tecnologia inovadora, pois já existe na história do carro desde o século XIX, a indústria automotiva não foi capaz de engrenar a ideia do carro elétrico por uma série de motivos. Hoje, a indústria tenta lançar vários modelos no mercado, mas ainda encontra a barreira dos preços altos, devido ao custo de fabricação. E mesmo não sendo ainda acessível



para todos os públicos, estima-se que mais de 3 milhões de unidades já estejam em circulação pelo mundo, segundo a EV-Volumes, empresa que faz levantamentos sobre as vendas dos elétricos.

O fato é que elétricos e híbridos despertam a curiosidade do público em diversos aspectos, seja sobre sua autonomia de funcionamento ou mesmo sobre sua potência.

O primeiro modelo de elétrico no Brasil foi desenvolvido pela Gurgel, ainda na década de 70, mas não teve sucesso comercial, devido a uma série de dificuldades. Depois dele, somente em 2012, com o lançamento mundial do Toyota Prius, foi observada uma nova onda de interesse pela tecnologia. Hoje, híbridos e elétricos tentam dividir espaço, mas ainda geram dúvidas.

Afinal, qual a diferença entre elétrico e híbrido e qual tipo se adequa para cada necessidade?

Enquanto o elétrico funciona totalmente via baterias feitas de íons de lítio, ou seja, é integralmente elétrico, devendo o reabastecimento acontecer por uma fonte externa de energia elétrica, os modelos híbridos possuem tanto o motor elétrico como um motor convencional à combustão.

Em alguns modelos híbridos, o motor elétrico apenas auxilia nas partidas, não movendo o veículo. No entanto, em outros casos, pode servir como motor principal, sendo sua bateria recarregada pelo motor à combustão.

Uma central eletrônica tomará a decisão sobre qual motor entrará em funcionamento, com base na necessidade do carro, como mais desempenho ou mais economia. Alguns híbridos já possuem o sistema

plug-in para carregamento pela rede elétrica, mas ainda são minoria. Em alguns modelos, é o acionamento dos freios que gera energia para o carregamento da bateria.

A autonomia de um elétrico pode variar entre 200 km e 350 km, a depender do carro. Além disso, da capacidade da bateria e das condições de uso. Geralmente, uma bateria leva 10 horas para carregamento completo em uma tomada comum. Esse tempo, porém, pode diminuir consideravelmente, caso a recarga seja feita em um eletroposto, chegando a menos de uma hora. No entanto, esses estabelecimentos ainda são raros no Brasil. Embora esta e outras desvantagens ainda existam, o cenário dos carros elétricos tende a mudar. Isso porque há uma série de incentivos fiscais propostos para o setor automobilístico e para os interessados em aderir à novidade.

ESPAÇO LIVRE

Daniel Menezes*



A bicicleta na legislação de trânsito

O trecho da música “Roda Roda”, do grupo infantil Mundo Bitá, em forma de poesia, traduz exatamente o significado da vida sobre uma bicicleta, dado que o modal estabelece uma relação entre o ciclista e a natureza. Além do que a prática de andar de bicicleta faz bem à saúde, assim como ao planeta.

“A minha bicicleta pedala poesia

Me mostra a cidade como não conhecia” (Mundo Bitá)

Sucedem que, de acordo com os dados da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), de janeiro a maio de 2021, foram registrados 6.792 sinistros, contra 5.022 em 2020, o que evidencia um aumento de 30% no número de acidentes envolvendo esse veículo. Soma-se a isso o descaso do Poder Público para com a legislação em vigor sobre uso de bicicleta, no que tange à sinalização viária, e a carência de coordenação educacional nos órgãos competentes.

Não há campanhas educativas com o propósito de provocar uma reflexão acerca da segurança dos ciclistas.

O cenário é aterrador, seja em virtude de uma ciclofaixa que possui 40 cm de largura, como a de Pontal, no Paraná, seja em razão de uma ciclovia que possui poste de energia no centro de sua extensão, tal como a de Mongaguá, São Paulo, entre outras.

Mas afinal, nesse contexto todo, qual é o papel do ente público municipal?

Com certeza deve ser, obrigatoriamente, promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, bem como da segurança e das áreas de proteção de ciclistas, o que corresponde à inserção da bicicleta no plano de mobilidade urbana.

Outra situação diz respeito à possibilidade de implantar um sistema de registro e de licenciamento, assim como fez a cidade de Lorena, São Paulo, em 2005 (Lei municipal nº 3.050/05), ou criar uma espécie de autorização para a condução de bicicleta.

Sobre o ciclista, pergunta-se: ele pode trafegar na contramão ou em cima do passeio?

Veja só, a bicicleta deve circular pela ciclovia, ciclofaixa ou acostamento. Sendo assim, quando não for possível a utilização destes, no bordo da pista (pelo lado direito da via), no mesmo sentido da circulação regulamentada para a via. Porém, como exceção à regra, a autoridade de trânsito poderá autorizar a circulação no sentido contrário ao fluxo dos veículos, desde que dotado o trecho com ciclofaixa. Com relação ao passeio, apenas se autorizado pela autoridade de trânsito e contanto que sinalizado.

No tocante à bicicleta com aro superior a 20, temos de respeitar algumas determinações. Em regra deve ser dotada de espelho retrovisor do lado esquerdo; bem como campainha; sinalização noturna, composta de retrorrefletores, com alcance mínimo de 30 metros.

Legislação sobre uso de bicicleta: o ciclista pode ser multado?

Aí é um pouquinho mais complicado. Explico: teoricamente sim, por exemplo, em algum lugar que esteja sinalizado com a placa R-12 (proibido trânsito de bicicletas) ou se o ciclista estiver “pedalando” sobre o passeio (CTB, art. 255) ou, ainda, sem portar a autorização para condução da bicicleta (CTB, art. 232), este último apenas se houver regulamentação municipal (CTB, art. 141, § 1º; CTB, art. 24, XVIII).

Já na prática, o Conselho Nacional de Trânsito (coordenador do Sistema Nacional de Trânsito e órgão máximo normativo e consultivo) protelou por quase 20 anos a regulamentação acerca dos procedimentos administrativos. E, antes mesmo de entrar vigor, suspendeu seus efeitos, ou seja, revogou. Sendo assim, todo auto de infração dessa natureza é arquivado por impossibilidade de registro.

Por fim, no frígido dos ovos, o que se vê é a incúria da administração pública de trânsito com relação à segurança dos ciclistas e a educação para o trânsito. E isso, sem dúvidas, corrobora cada vez mais com o crescimento de sinistros.

* Graduado em Direito e especialista em Direito de Trânsito. Pós-graduando em Direito Constitucional. Diretor de Trânsito no município de Lorena, São Paulo.

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



ART. 76 do CTB
O que falta para regulamentar!
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Chegou a conta...

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Cinto de segurança veicular
Usá-lo ou não usá-lo? Eis a
questão!

PÁGINA 7

DANIEL MENEZES



A bicicleta na
legislação de trânsito

PÁGINA 15

Violência contra o idoso no trânsito: atropelamentos matam mais que outros sinistros

No dia 15 de junho, foi celebrado o Dia Mundial de Conscientização da Violência contra o Idoso. A data foi instituída em 2006, pela Organização das Nações Unidas (ONU) e pela Rede Internacional de Prevenção à Violência à Pessoa Idosa, com o objetivo de criar uma consciência mundial, social e política sobre a existência da violência contra o idoso e, simultaneamente, disseminar a ideia de não a aceitar como um fenômeno normal.

Dentre tantas violências sofridas pelo idosos, a do trânsito também merece destaque. A intenção é que cada vez mais as pessoas se conscientizem do que é possível fazer para evitar mortes e ferimentos de idosos nas ruas das cidades.

ATROPELAMENTOS ENVOLVENDO IDOSOS

Conforme o estudo “Mortalidade por acidentes de trânsito em idosos nas regiões do Brasil no período de 2009 a 2018”, de autoria de Meirelayne Borges Duarte, Ana Beatriz Borges Vieira Santos e Flávia Cruz Moraes Sobral, da Universidade de Salvador, foram registrados, nesse período, 61.580 óbitos de idosos no Brasil. Os dados foram coletados no Sistema de Informação sobre Mortalidade, disponível no DATASUS.

Dos óbitos registrados, de acordo com o estudo, 73,97% eram de pessoas do sexo masculino. A faixa etária de maior acometimento foi acima de 80 anos e, os atropelamentos são responsáveis por 1/3 ou mais dos óbitos.

Um outro dado chama atenção: os percentuais de óbitos de idosos como motociclistas nas regiões Norte e Nor-

deste (14,6% e 18,0% respectivamente). Nestas regiões, eles ocupam o segundo lugar no ranking, diferentemente das outras três regiões onde o segundo lugar corresponde aos óbitos como ocupantes de automóveis.

Segundo a conclusão do estudo, os idosos, especialmente pedestres, são mais vulneráveis à mortalidade por acidente de trânsito, o que pode ser atribuído às limitações próprias do envelhecimento, bem como à falta de atenção e infração às leis de trânsito por parte dos motoristas e dos pedestres, além da inadequação do planejamento urbano, dentre outros fatores.

“Sendo assim, é necessário investir, tanto em medidas educação para o trânsito, na tentativa de torná-lo mais seguro, como na atenção integral à saúde da pessoa idosa, no intuito de minimizar

as suas vulnerabilidades”, concluem as pesquisadoras.

FRAGILIDADES

Outra pesquisa, agora da Direção Geral de Tráfego (DGT), da Espanha, também mostra 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 velocidade efetiva dos veículos na via. Além disso, a distração, presente, com mais frequência, nos idosos acima de 70 anos.

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

Conforme a Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT), o cenário é mais grave ainda, pois a recuperação de um acidente depois dos 60 anos é mais lenta, requer mais cuidados e, em muitos casos, piora a saúde do idoso, devido a complicações que ocorrem quando a pessoa precisa permanecer na cama, imobilizada, deitada de costas, durante muito tempo.

Para Celso Alves Mariano, especialista e diretor do Portal do Trânsito, se nada for feito em relação a participação dos idosos no trânsito, a tendência é a situação piorar.

“A solução não está em incentivar o idoso a não usar o trânsito. Para qualquer pessoa idosa é muito importante manter a sua participação ativa na sociedade, movimentando-se livremente como um pedestre ou como motorista. A independência, assim como a autonomia que o trânsito oferece são indispensáveis para manter a sua qualidade de vida”, diz Mariano.

EXPECTATIVA DE VIDA

A expectativa de vida dos homens passou de 72,8 anos em 2018 para 73,1 anos em 2019 e a das mulheres foi de 79,9 anos para 80,1 anos. Desde 1940, a esperança de vida do brasileiro aumentou em 31,1 anos. Uma pessoa nascida no Brasil em 2019, por exemplo, tinha expectativa de viver, em média, até os 76,6 anos.

“A expectativa de vida dos idosos no Brasil vem crescendo ano a ano. Essa é uma grande notícia. No entanto, ela vem acompanhada de grandes desafios, e um deles é adaptar o trânsito a essa nova realidade”, conclui Mariano.

