

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

HERNAN PEREIRA VALDIVIA OLIVARES

**A INFLUÊNCIA DAS CAMPANHAS DE CONSCIENTIZAÇÃO DE
TRÂNSITO NA DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES E MORTES NO RIO
GRANDE DO SUL**

PORTO ALEGRE

2017

HERNAN PEREIRA VALDIVIA OLIVARES

**A INFLUÊNCIA DAS CAMPANHAS DE CONSCIENTIZAÇÃO DE
TRÂNSITO NA DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES E MORTES NO RIO
GRANDE DO SUL**

**Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao curso de graduação em
Administração da Universidade Federal
do Rio Grande do Sul, como requisito
parcial para obtenção do grau de
Bacharel em Administração.
Orientador: Rafael Kruter Flores**

PORTO ALEGRE

2017

A minha esposa Janaína e meu filho Estevan de apenas 1 aninho, razão de minha existência, e aos meus pais.

A Deus.

Agradeço a meu orientador pela paciência
e grande ensinamentos nessa jornada.

“Feliz aquele que transfere o que sabe e aprende o que ensina”.

Cora Coralina

RESUMO

Este estudo objetivou identificar a influência das campanhas de conscientização de trânsito na ocorrência de acidentes e mortes no Rio Grande do Sul, através da análise de dados relativos a acidentes com vítimas fatais no Estado nos anos de 2010, 2013 e 2016 e da identificação das infrações de trânsito mais recorrentes nas rodovias estaduais do Rio Grande do Sul e as penalidades delas decorrentes. Foram identificadas as campanhas de conscientização de trânsito que ocorreram nesses períodos e as possíveis influências dessas campanhas nos acidentes com vítimas fatais no Estado; e por analisadas criticamente as medidas e políticas públicas para prevenção de acidentes e mortes no trânsito propostas pela Organização Mundial da Saúde. A partir da análise de dados apresentados foi possível perceber a importância de se articular políticas públicas relacionadas a campanhas de conscientização de trânsito e restrição de direitos aos motoristas. Por meio do estudo realizado, foi possível confirmar que as restrições de direito ainda são a mais eficaz forma de reduzir acidentes e mortes no trânsito.

Palavras-Chaves: Prevenção de Acidentes; Campanhas de Conscientização; Políticas Públicas; Mortes; Trânsito.

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| Gráfico 1: Condutores Infratores por Faixa Etária no Rio Grande do Sul..... | 33 |
| Gráfico 2: Distribuição de Infrações de Trânsito por Sexo no Rio Grande do Sul de 2007 a 2017 | 34 |
| Gráfico 3: Distribuição de Infrações por Infrator Responsável no Rio Grande do Sul de 2007 a 2017. | 35 |
| Gráfico 4: Dados da Operação Balada Segura no Rio Grande do Sul em 2013. | 40 |
| Gráfico 5: Dados da Operação Balada Segura no Rio Grande do Sul em 2016..... | 41 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|---|----|
| Quadro 1: Elementos para um Programa de Gestão de Velocidade: Prioridade Alta | 42 |
| Quadro 2: Elementos para um Programa de Gestão de Velocidade: Prioridade Média | 44 |
| Quadro 3: Elementos para um Programa de Gestão de Velocidade: Prioridade Baixa | 45 |
| Quadro 4: Todas as Infrações de Trânsito do CTB | 50 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|----|
| Tabela 1: Tipos de Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais em 2010 no Rio Grande do Sul..... | 26 |
| Tabela 2: Acidentes por Natureza em 2010 no Rio Grande do Sul..... | 27 |
| Tabela 3: Tipos de Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais em 2013 no Rio Grande do Sul..... | 28 |
| Tabela 4: Acidentes por Natureza em 2013 no Rio Grande do Sul..... | 28 |
| Tabela 5: Tipos de Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais em 2016 no Rio Grande do Sul..... | 29 |
| Tabela 6: Acidentes por Natureza em 2016 no Rio Grande do Sul..... | 30 |
| Tabela 7: Quantidade de Infrações por Natureza no Rio Grande do Sul..... | 30 |
| Tabela 8: Quantidade de Infrações de Trânsito por Artigo no Rio Grande do Sul em 2010, 2013 e 2016..... | 31 |

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA DE ESTUDO | 12 |
| 2. JUSTIFICATIVA | 15 |
| 3. REFERENCIAL NORMATIVO CONCEITUAL | 16 |
| 3.1 AS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO | 16 |
| 3.2 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO..... | 17 |
| 3.2.1 PSICOLOGIA DO TRÂNSITO | 18 |
| 3.3 PENALIDADES DECORRENTES DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO | 20 |
| 4. OBJETIVOS..... | 23 |
| 4.1 OBJETIVO GERAL | 23 |
| 4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS | 23 |
| 5. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS..... | 24 |
| 6. ANÁLISE DE DADOS..... | 26 |
| 6.1 ANÁLISE DE DADOS RELATIVOS A ACIDENTES NO RIO GRANDE DO SUL NOS PERÍODOS DE 2010, 2013 E 2016, INFRAÇÕES DE TRÂNSITO MAIS RECORRENTES NO RIO GRANDE DO SUL E PENALIDADES ASSOCIADAS | 26 |
| 6.1.1 Excesso de Velocidade | 36 |
| 6.1.2 Conduzir o Veículo sem Cinto de Segurança | 37 |
| 6.1.3 Avançar o Sinal Vermelho..... | 37 |
| 6.1.4 Ultrapassar pela Contramão..... | 38 |
| 6.1.5 Dirigir Sob Influência do Álcool | 39 |
| 6.2 ANÁLISE DAS CAMPANHAS DE CONSCIENTIZAÇÃO DE TRÂNSITO E POSSÍVEIS INFLUÊNCIAS DAS CAMPANHAS SOBRE ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS NO RIO GRANDE DO SUL | 40 |
| 6.3 ANÁLISE CRÍTICA DAS MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES E MORTES PROPOSTAS PELA OMS | 42 |
| 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS | 47 |

REFERÊNCIAS.....48

ANEXOS50

1. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA DE ESTUDO

Toda pessoa que tem um veículo automotor que circula pelas ruas, avenidas e rodovias está suscetível a levar infrações de trânsito. A abrangência desse tema corresponde ao crescimento do número de automóveis que cresce cada vez mais, aumentando gradativamente as infrações. As infrações de trânsito podem acarretar lesões, acidentes ou mortes, por isso a importância do tema.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi instituído pela Lei nº 9.503, em setembro de 1997. De 1997 até hoje, o CTB está ativo com a mesma lei, mas foram criadas portarias e resoluções que auxiliam a complementá-lo e atualizá-lo. “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 1997, p. 7).

O Código rege as leis de trânsito no território nacional, complementadas pelas resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornece diretrizes para a engenharia de tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema. Ainda tem por objetivo informar a regulamentação sobre as normas de circulação, conseqüentemente atuando de maneira direta na segurança veicular e pessoal. O CTB deve ser respeitado por todos, motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres. Quando um condutor não cumpre qualquer item da legislação, ele está cometendo uma infração – além do risco de se envolver num acidente de trânsito, ele fica sujeito às penalidades impostas pela lei. O CTB é um importante instrumento para a construção de um trânsito mais seguro. Sua legislação acompanha o desenvolvimento da mobilidade urbana e se preocupa em atender as necessidades da população que precisa de leis atuais, modernas e eficientes (BALBINOTTI, 2016).

As infrações de trânsito recebem quatro tipos de classificações que se diferem pela gravidade. As classificações são as seguintes: Multa gravíssima cujo valor é R\$ 293,47 e mais 7 pontos no prontuário do condutor; Multa grave cujo valor é R\$ 195,23 e mais 5 pontos no prontuário do condutor; Multa média cujo valor é R\$ 130,16 e mais 4 pontos no prontuário do condutor e Multa leve cujo valor é R\$ 88,38 e mais 3 pontos

no prontuário do condutor. Algumas das infrações gravíssimas podem ter o valor multiplicado por 3, 5, 7 ou 10 conforme CTB (BRASIL, 1997, p. 136 e 137).

A autuação de excesso de velocidade, conforme o Artigo 218 do CTB é a mais frequente de todas não só no Rio Grande do Sul como no Brasil todo. Somente até julho de 2016 já são mais de 1 milhão de autuações nesse tipo de infração. E isto é o fato mais importante que contribui para o problema de lesões causadas pelo trânsito. Quanto maior a velocidade, maior será a distância necessária para poder parar o veículo e, conseqüentemente, maior o risco de haver uma colisão. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2012) os pedestres têm 90% de chances de sobreviver a um choque com um carro a 30 km/h, mas menos de 50% a um impacto a 45 km/h e quase nenhuma chance de sobreviver a um impacto a 80 km/h junto com a autuação por ultrapassar na contramão e dirigir sob influência do álcool, são as autuações que mais geram acidentes de trânsito.

Segundo matéria da Revista Veja, morre-se mais em acidentes de trânsito do que por câncer (COUTINHO, 2013). Conforme a matéria, 98% dos acidentes de trânsito são causadas por erro ou negligência humana. Abaixo os casos mais comuns:

- Usar o celular ao volante. Ler uma mensagem de texto com o carro a 60 km/h equivale a percorrer 76 metros às cegas.
- Dirigir alcoolizado. Em 21% dos acidentes, pelo menos um dos condutores havia bebido.
- Dirigir colado na traseira do carro à frente. Responde por 12% dos acidentes registrados nas rodovias.
- Dirigir acima da velocidade permitida. 12% dos acidentes são resultados dessa infração.
- Deixar de ligar a seta. Trocar de faixa sem ligar o sinalizador obriga o motorista na pista ao lado a frear bruscamente, às vezes sem tempo hábil para evitar a batida.
- Deixar de usar o cinto de segurança. Em uma colisão frontal a 60 km/h, um passageiro que viaja no banco de trás sem cinto é arremessado com um peso equivalente a 1000 quilos, esmagando quem está na frente.

- Não fazer a manutenção do veículo. A falta de cuidados mecânicos causa o dobro dos acidentes provocados por ultrapassagens proibidas.

De acordo com a dissertação de mestrado de Giovani Bottestini (BOTTESTINI, 2010), as medidas de segurança de trânsito que mais influenciam os motoristas a não cometerem infrações de trânsito são aquelas relacionadas à restrição de direitos, como apreensão do veículo ou suspensão da habilitação, e à possibilidade de ser flagrado pelas autoridades.

Já as campanhas de conscientização na mídia como “balada segura”, “trânsito não é brincadeira”, “melhor que chegar rápido é chegar bem”, entre outros, parecem ser um tipo de medida com pouco potencial para influenciar o comportamento dos motoristas. Várias intervenções têm sido identificadas como sendo eficazes no tratamento e controle da velocidade. Os quadros mostrados ao longo desse estudo sobre os elementos para um programa de gestão de velocidade detalham as ações que o poder público pode desenvolver conforme o manual de mesmo nome da Organização Mundial da Saúde.

Existem diversas ações que podem ser realizadas pelo poder público para se promover uma melhora significativa na gestão da velocidade nas rodovias. Entretanto, quanto mais complexa for a ação, maior a dificuldade para sua realização e o custo para implementá-la. O ponto positivo nessas situações é que a eficiência também poderá ser alta, o que é extremamente vantajoso para o público em geral que transita nas rodovias conforme podemos observar no quadro 2 em anexo desse estudo que nos mostra que ações em marketing social e educação do público tem eficiência, dificuldade para realização e custos para implementação médias.

Em consequência do número extremamente elevado das infrações de trânsito e também dos tipos de vias nas quais elas ocorrem, esse estudo tem por objeto apenas as infrações mais recorrentes e que conseqüentemente são as que mais geram acidentes ou mortes nas rodovias estaduais do Rio Grande do Sul. O estudo parte da seguinte pergunta de pesquisa: **qual o impacto das campanhas de conscientização de trânsito no Rio Grande do Sul nos casos envolvendo mortes e acidentes?**

2. JUSTIFICATIVA

Devido ao número extremamente alto de infrações de trânsito no Rio Grande do Sul, essa pesquisa se justifica pelo potencial que apresenta para uma melhor compreensão das leis de trânsito e das políticas públicas e campanhas relacionadas. Nesse contexto ocorrem diversos transtornos para as pessoas decorrentes dessas infrações, pois conforme abordaremos ao longo do estudo, a grande maioria dos acidentes e mortes no trânsito são precedidos de infrações de trânsito como excesso de velocidade, dirigir sob influência do álcool, entre outros.

A contribuição desse estudo se dá principalmente aos gestores públicos no que tange a adoção de medidas de restrição de direitos somadas a campanhas de conscientização de trânsito. Essas ações de políticas públicas em conjunto fazem com que haja uma diminuição significativa nos índices de acidentes e mortes no trânsito o que impacta diretamente a sociedade em geral.

3. REFERENCIAL NORMATIVO CONCEITUAL

Este capítulo está dividido em três subcapítulos: as infrações de trânsito, educação no trânsito e penalidades decorrentes de infrações de trânsito. No primeiro mostraremos o que são infrações de trânsito e como é a divisão do Sistema Nacional de Trânsito. No segundo abordaremos como o Código de Trânsito Brasileiro define a educação no trânsito e como isso se relaciona em nosso cotidiano. E por fim, no terceiro falaremos sobre todas as penalidades previstas no CTB decorrentes das infrações de trânsito.

3.1 AS INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

Nesse capítulo falaremos sobre as infrações de trânsito em seus dispositivos legais. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) as infrações de trânsito são definidas da seguinte maneira:

Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições no capítulo XIX (BRASIL. Lei. 9503, 1997, Art. 161).

Cada órgão de trânsito tem competência dentro de uma determinada circunscrição para poder fiscalizar e autuar. Nas rodovias estaduais do Rio Grande do Sul, por exemplo, a competência é do DAER. Já dentro da cidade de Porto Alegre a competência é da EPTC e assim sucessivamente para outras prefeituras municipais também. Para que houvesse uma melhor organização sobre as circunscrições foi criado no CTB o Sistema Nacional de Trânsito que é assim descrito:

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades (BRASIL. Lei. 9503, 1997, Art. 5).

O Sistema Nacional de trânsito é composto por um conjunto de sete órgãos/entidades: O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN); os Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN) e do Distrito Federal (CONTRANDIFE); dos

Departamentos de Nacional de Trânsito (DENATRAN), dos Departamentos de Trânsito (DETRAN) e Prefeituras Municipais; Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e os Departamentos de Estradas e Rodagem (DER); a Polícia Rodoviária Federal (PRF), as Policiais Militares e as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI).

3.2 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

A educação no trânsito é um assunto extremamente importante para podermos ter um trânsito mais seguro e com menos acidentes e mortes. Devido a isso as campanhas de conscientização no trânsito tem papel fundamental para orientar as pessoas a terem boas práticas e conduta no trânsito. O CTB define a educação no trânsito da seguinte forma:

A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito. Os órgãos ou entidades executivos de trânsitos deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN (BRASIL. Lei. 9503, 1997, Art. 74).

Sendo assim, temos campanhas de abrangência nacional e locais também respeitando as particularidades de cada região. O CTB assim estabelece:

O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito. Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais. As campanhas de que trata esse artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito (BRASIL. Lei. 9503, 1997, Art. 75).

Nesse ano de 2017, por exemplo, o CONTRAN lançou diretrizes para campanha de trânsito no âmbito nacional. Essas ações visam conscientizar os cidadãos de que são responsáveis pelo trânsito seguro. Esta resolução estabeleceu o tema “Minha escolha faz a diferença no trânsito” onde a meta é realizar mensalmente

iniciativas direcionadas à segurança do trânsito: campanhas de volta às aulas, de conscientização sobre o uso de motocicletas, respeito aos pedestres e ciclistas, uso de celular e direção, entre outros (BRASIL, 2017).

No Estado do Rio Grande do Sul, além das campanhas de âmbito nacional, aplica-se também campanhas dentro de sua circunscrição. Não há, é verdade, muitas campanhas lançadas nessa unidade federativa que costuma ter uma periodicidade anual. Nesse ano de 2017 tem-se o seguinte slogan: “Este poderá ser o melhor verão da sua vida. Ou não – Escolha chegar bem”. Há também a “operação viagem segura” onde outros órgãos como Daer e EGR unem-se fiscalizar estradas em datas especiais como Natal, Ano Novo e Carnaval por exemplo.

Todavia, com toda a certeza a principal campanha no Rio Grande do Sul é a “Balada Segura” que foi instituída pela Lei nº 13.963 de 30 de março de 2012 com a premissa de preservar vidas promovendo uma mudança comportamental no trânsito. Segundo estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU), o álcool está presente em mais da metade dos acidentes com mortes. A operação então desenvolve dois tipos de ações: Fiscalizatórias, com abordagem de condutores e passageiros durante a blitz, visando à observância às disposições do CTB, em especial o combate à alcoolemia no trânsito, além de outros itens de segurança; educativas e pedagógicas, com sensibilização de diversos públicos em palestras, blitz educativas, participação em eventos e campanhas publicitárias, sempre enfatizando o risco de associar álcool e direção (BALADA SEGURA, 2017).

No próximo tópico abordaremos outro assunto relacionado à educação no trânsito de suma importância que é a psicologia do trânsito. Esta área estuda o comportamento dos motoristas também na questão educacional que ajuda muito para que tenhamos um trânsito mais seguro.

3.2.1 PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

Segundo o Conselho Federal de Psicologia (2000) a Psicologia de Trânsito é a área da psicologia que estuda o comportamento das pessoas relacionado ao trânsito em tudo que o cerca. Como bem nos assegura Hoffmann (2005), a Psicologia de

Trânsito é o estudo do comportamento humano em todos os tipos de vias nas mais diversas áreas relacionadas ao comportamento dos condutores.

Para Hoffmann, Cruz e Alchieri (2007, p. 39) a Psicologia de Trânsito facilita ao dar segurança e bem-estar para os usuários das vias. Para esses autores:

A psicologia do trânsito tem por seu objeto o comportamento dos cidadãos que participam do trânsito. Ela procura entender esse comportamento pela observação e experimentação do inter-relacionamento com outras ciências que estudam o trânsito e ajudar, por meio de métodos científicos e didáticos, na formação de comportamentos mais seguros e condizentes com o exercício de uma perfeita cidadania.

Como se pode verificar nessa citação, a Psicologia de Trânsito é aplicada para todos os usuários das vias terrestres no que tange o comportamento dessas pessoas relacionado ao trânsito. Evidentemente a aplicação pode ser utilizada para que possamos compreender melhor o trânsito e assim evitar acidentes e mortes. Utiliza-se para entender os processos que envolvem as pessoas ligadas à sua personalidade, educação e motivações no trânsito. Cita-se, como exemplo, um condutor que evita uma colisão de seu veículo com outro por respeitar a sinalização do semáforo.

Ainda para Hoffmann, Cruz e Alchieri (2007, p. 17):

Tomando como ponto de partida os fatos mais relevantes ocorridos ao longo da história, a evolução da Psicologia do Trânsito no Brasil pode ser estruturada em quatro grandes etapas: a primeira compreende o período das primeiras aplicações de técnicas de exame psicológico até a regulamentação da Psicologia como profissão; a segunda corresponde à consolidação da Psicologia do Trânsito como disciplina científica; a terceira pode ser caracterizada como aquela em que foi verificado um notável desenvolvimento da Psicologia do Trânsito em vários âmbitos e sua presença marcante no meio interdisciplinar; a quarta etapa é marcada pela aprovação do CTB e por um período de maior sensibilização da sociedade e dos próprios psicólogos do trânsito na discussão sobre políticas públicas de saúde, educação e segurança relacionadas à circulação humana.

Nesse sentido, a Psicologia de Trânsito permite que possamos evitar acidentes e mortes no trânsito. Logo, é importante compreender neste contexto, que compreendendo melhor essa área do conhecimento é possível evitar acidentes e mortes no trânsito. O mais preocupante, contudo, é constatar que há muita imprudência por parte dos motoristas. Não é exagero afirmar que enquanto houver esse comportamento controverso das pessoas em todo esse processo, continuará ocorrendo muitas infrações, acidentes e mortes. Assim, preocupa o fato de isso continuar a ocorrer, isso porque pode ser evitado com uma melhor conscientização

das pessoas e educação. Nesse sentido, vamos exemplificar a Psicologia de Trânsito como a área da psicologia que estuda o comportamento humano no trânsito.

3.3 PENALIDADES DECORRENTES DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

Existem atualmente no Código de Trânsito Brasileiro previstos sete tipos diferentes de penalidades decorrentes de infrações de trânsito conforme seguem: advertência por escrito, multa, suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da permissão para dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem.

De acordo com o CTB as penalidades são impostas da seguinte maneira:

As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código (BRASIL. Lei. 9503, 1997, Art. 257).

Sendo que desses tipos de infratores, o proprietário do veículo é o responsável em infrações que dizem respeito a regularização e formalidades relacionados ao veículo como, por exemplo, dirigir sem o Certificado de Registro de Veículo Automotor. Já as infrações de condutor são relacionadas a forma de conduzir o veículo podendo ser o proprietário do veículo ou não, ou seja, o responsável por esse tipo de infração pode ser ou não o proprietário do veículo. O maior exemplo desses casos é a infração por excesso de velocidade que é a autuação mais recorrente em todo o Rio Grande do Sul e a nível nacional também. Entretanto, cabe salientar que nesses tipos de infrações se o proprietário do veículo não apresentar junto ao Detran quem estava dirigindo o veículo este será considerado o responsável pela infração conforme seguinte passagem:

Não sendo imediata a identificação do condutor, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado o responsável pela infração (BRASIL. Lei. 9503, 1997, Art. 257 § 7º).

Já os outros dois tipos de infratores não são tão comuns em nosso cotidiano que são o embarcador e o transportador. O primeiro é responsável por infrações relacionadas a veículo de transporte de carga com excesso de peso ou peso bruto total e o segundo também é relacionado a transporte de carga com excesso de peso, porém somente nos eixos ou quando a carga de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

De todas as penalidades decorrentes de infrações de trânsito com toda certeza a mais recorrente e conhecida das pessoas é a multa. Esta infração é aquela que se aplica a grande maioria das infrações de trânsito pois é aquela que o cidadão autuado deverá pagar a multa em espécie. Sendo que esses valores a serem pagos, de acordo com a gravidade da infração pode variar mais de 2000% como, por exemplo, uma infração por excesso de velocidade atualmente custa R\$ 130,16 e uma infração por dirigir alcoolizado é R\$ 2.934,70. A primeira penalidade mencionada que é a de advertência por escrito é pouco comum no Rio Grande do Sul e poucas pessoas a conhecem. Esta penalidade quando concedida converte o valor da multa em advertência por escrito.

A terceira penalidade é a suspensão do direito de dirigir e o CTB assim nos mostra:

A penalidade de suspensão do direito de dirigir será aplicada, nos casos previstos neste Código, pelo prazo mínimo de um mês até o máximo de um ano e, no caso de reincidência no período de doze meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos, segundo critérios estabelecidos pelo CONTRAN. Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuado aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos, conforme pontuação indicada no art. 259 (BRASIL. Lei. 9503, 1997, Art. 261).

Nesta penalidade citada acima podemos citar, por exemplo, infrações como excesso de velocidade em mais de 50% da velocidade máxima permitida da via e dirigir alcoolizado ou se negar ao fazer o teste do bafômetro como infrações que geram automaticamente, independentemente da quantidade de pontos na CNH do motorista, a suspensão do direito de dirigir de maneira direta após a confirmação da infração.

De acordo com a quantidade de multas que o condutor recebe, a soma dos pontos pode resultar na perda da CNH (Carteira Nacional de Habilitação), isso ocorre quando um condutor com CNH provisória atinge a soma de 4 pontos e fica

efetivamente suspenso de dirigir. O condutor que possui a CNH permanente perde seu direito de dirigir ao totalizar a soma de 20 pontos em um período de 12 meses de acordo com a resolução nº 54/98 do CONTRAN ou em alguns tipos específicos de infrações previstos no CTB, se virem a ser confirmadas.

As penalidades de apreensão do veículo são relacionadas a infrações cuja restrição impeça o veículo de circular como, por exemplo, a infração por dirigir o veículo sem CNH. Em casos como o do exemplo descrito, os agentes não podem permitir que esse veículo continue trafegando, pois, o condutor do veículo não tem Carteira de Habilitação. Outro exemplo é motorista com CNH, porém não tem habilitação para dirigir outro veículo que requer outra categoria em sua CNH. Exemplos disso são condutores com carteira para carro dirigindo uma moto. Em casos como os descritos o veículo é apreendido e levado para um depósito do órgão.

O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN (BRASIL. Lei. 9503, 1997, Art. 262).

Cabe salientar nesses casos, que se antes do veículo ser levado para depósito outro condutor legalmente habilitado poderá levar o veículo sem problemas sem que este seja recolhido, porém a multa continuará existindo.

As duas penalidades de cassação do direito de dirigir, de permissão e da CNH, são decorrentes de condutores que já estão com a CNH suspensa e acabam conduzindo algum veículo durante esse período, quando este for reincidente em alguns artigos bem específicos do CTB ou por condenação judicial por algum crime de trânsito. Na cassação o motorista tem sua CNH cancelada e somente após dois anos poderá fazê-la novamente, porém deverá fazer todos os trâmites novamente como se estivesse fazendo a carteira pela primeira vez.

E, por fim, a penalidade de frequência obrigatória em cursos de reciclagem deriva diretamente das penalidades de suspensão do direito de dirigir e cassação, ou seja, após ter sua CNH suspensa ou cassada o motorista deverá obrigatoriamente fazer o curso de reciclagem para poder voltar a dirigir.

4. OBJETIVOS

4.1 OBJETIVO GERAL

O presente trabalho tem como objetivo geral identificar a influência das campanhas de conscientização de trânsito na ocorrência de acidentes e mortes no Rio Grande do Sul.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analisar os dados relativos a acidentes com vítimas fatais no Rio Grande do Sul nos anos de 2010, 2013 e 2016 e identificar as infrações de trânsito mais recorrentes nas rodovias estaduais do Rio Grande do Sul e as penalidades decorrentes destas infrações.
- Analisar e descrever as campanhas de conscientização de trânsito que ocorreram nesses períodos e identificar possíveis influências das campanhas nos dados sobre acidentes com vítimas fatais no Rio Grande do Sul.
- Analisar criticamente medidas e políticas públicas para prevenção de acidentes e mortes no trânsito propostas pela OMS.

5. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Essa pesquisa foi realizada através de levantamentos bibliográficos; informações obtidas diretamente nas bases de dados das autarquias estaduais do Rio Grande do Sul responsáveis pelas infrações de trânsito (DAER e DETRAN); e no Código de Trânsito Brasileiro. Para obtermos os dados necessários para a execução do presente trabalho foram coletados dados oficiais diretamente do banco de dados do DETRAN do Rio Grande do Sul, do Sistema de Infrações de Trânsito (SIT). Estes dados foram relativos aos anos de 2010, 2013 e 2016.

As fontes para coleta de dados podem ser classificadas de duas maneiras: primárias ou secundárias. Nesta pesquisa foram utilizadas fontes primárias e secundárias. Como fontes primárias foram utilizadas principalmente a legislação de trânsito através do CTB que é a lei que rege os assuntos relacionados a trânsito, os dados obtidos diretamente da OMS a respeito de adoção de políticas públicas para prevenção de acidentes e mortes e também os dados obtidos diretamente do banco de dados do DETRAN.

Como fontes secundárias foram utilizadas a bibliografia. Gil (2002, p.44) entende que a pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos. Diante da natureza do tema utilizou-se também a pesquisa bibliográfica com base em materiais já publicados como livros, artigos científicos e documentos eletrônicos para detalhar de forma mais eficiente a abordagem do assunto.

Rampazzo conceitua da seguinte maneira:

Toda pesquisa implica o levantamento de dados de variadas fontes. Quando o levantamento ocorre no próprio local onde os fenômenos acontecem, temos uma documentação direta (por exemplo, na entrevista). E, quando o pesquisador procura o levantamento que outros já fizeram temos a documentação indireta. A documentação indireta, por sua vez, pode ser encontrada nas fontes primárias, ou na bibliografia (livros e artigos). No primeiro caso, a pesquisa é documental; no segundo, bibliográfica. (RAMPAZZO 2005, p.51).

Cabe salientar também que o autor desse estudo tem experiência e trabalha na área de infrações de trânsito, na autarquia DAER, como coordenador da área de infrações de trânsito no Estado há 5 anos. Essa vivência na área contribuiu bastante para que essa pesquisa fosse realizada devido à experiência na área e também aos

acessos ao banco de dados no Estado a respeito do assunto. Sendo assim, primeiramente foi-se utilizando desses acessos no Sistema de Infrações de Trânsito para a busca das informações pertinentes do objeto de estudo desse trabalho juntamente com o CTB com embasamento legal. Após isso pesquisas de dados estatísticas fornecidos pelo DETRAN para que fosse possível montar o alicerce da construção de informações para a realização da pesquisa.

6. ANÁLISE DE DADOS

A pesquisa foi realizada por meio de levantamento de dados através do site oficial do Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN RS) e do Sistema de Infrações de Trânsito (SIT) ao qual somente os órgãos atuadores têm acesso. Estes dados foram as ferramentas utilizadas para nortear a pesquisa que tomou como base os anos de 2010, 2013 e 2016 no Rio Grande do Sul além também de uso de referencial normativo como o Código de Trânsito Brasileiro e outras pesquisas bibliográficas.

No primeiro item desse capítulo analisamos os dados relativos a acidentes no Rio Grande do Sul nos anos de 2010, 2013 e 2016, também mostramos as infrações de trânsito mais recorrentes no estado e as penalidades que são decorrentes destas infrações. No segundo item desse capítulo analisamos as campanhas de conscientização de trânsito e as possíveis influências destas campanhas relacionadas a acidentes com vítimas fatais no Rio Grande do Sul. No terceiro item desse capítulo analisamos de forma crítica as medidas propostas pela Organização Mundial da Saúde sobre prevenção de acidentes e mortes no trânsito.

6.1 ANÁLISE DE DADOS RELATIVOS A ACIDENTES NO RIO GRANDE DO SUL NOS PERÍODOS DE 2010, 2013 E 2016, INFRAÇÕES DE TRÂNSITO MAIS RECORRENTES NO RIO GRANDE DO SUL E PENALIDADES ASSOCIADAS

Após termos o conhecimento destas informações sobre as infrações de trânsito, apresentamos abaixo uma série de tabelas e gráficos relacionadas à situação de multas e acidentes no Estado do Rio Grande do Sul nos anos de 2010, 2013 e 2016.

Abaixo vejamos a tabela a respeito de tipos de veículos envolvidos em acidentes fatais em 2010 no Rio Grande do Sul:

Tabela 1 – Tipos de Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais em 2010 no Rio Grande do Sul

| Tipo de veículo | Qtde Veículos | % |
|-----------------------------------|----------------------|----------|
| Automóvel | 1.190 | 37,13% |
| Motos e Motonetas | 712 | 22,22% |
| Caminhão e Caminhão Trator | 511 | 15,94% |
| Caminhonete e Camioneta | 260 | 8,11% |

| | | |
|-----------------------------|-------|--------|
| Ônibus e Microônibus | 118 | 3,68% |
| Reboques | 142 | 4,43% |
| Bicicleta | 147 | 4,59% |
| Tratores | 19 | 0,59% |
| Carroça | 11 | 0,34% |
| Outros | 95 | 2,96% |
| Total | 3.205 | 100,0% |

Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com a Tabela 1, mais de 50% do total de veículos envolvidos em acidentes fatais são cometidas com automóveis e motos/motonetas. Outro dado bem relevante os acidentes cometidos por caminhões que somam 511 acidentes fatais. Com base nos dados apresentados percebemos isso como sendo normal, visto que a grande maior parte de veículos vendidos são automóveis e motos. Logo, como há maior circulação desses dois tipos, é bem perceptível em nosso cotidiano essa realidade.

Abaixo vejamos a tabela a respeito de acidentes por natureza da infração em 2010 no Rio Grande do Sul:

Tabela 2 – Acidentes por Natureza em 2010 no Rio Grande do Sul

| Acidentes por Natureza | Qtde Acidentes | % |
|--|-----------------------|----------|
| Colisão | 754 | 38,7% |
| Atropelamento | 479 | 24,6% |
| Choque Com Objeto Fixo | 230 | 11,8% |
| Colisão Lateral | 166 | 8,5% |
| Tombamento | 153 | 7,9% |
| Capotagem | 119 | 6,1% |
| Outro | 27 | 1,4% |
| Não Informado | 19 | 1,0% |
| Sem Referência | 1 | 0,1% |
| Total de Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais | 1.948 | 100,0% |

Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com a Tabela 2, somente as colisões e atropelamentos somam 1.233 acidentes fatais em um total de 1.948 do total de acidentes fatais no ano de 2010. Na grade maioria das vezes em que estas ocorrem, são precedidas por infrações de trânsito de excesso de velocidade e/ou dirigir alcoolizado, e em algumas vezes por dirigir com o telefone celular na mão. Com base nessas informações apresentadas notamos a importância de boas campanhas de conscientização no trânsito e maior rigor na fiscalização, visto que infelizmente muitas pessoas morreram devido a isso.

A seguir apresentamos a tabela a respeito de tipos de veículos envolvidos em acidentes fatais em 2013 no Rio Grande do Sul:

Tabela 3 – Tipos de Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais em 2013 no Rio Grande do Sul

| Tipo de veículo | Qtde Veículos | % |
|-----------------------------------|----------------------|---------------|
| Automóvel | 1.161 | 37,98% |
| Motos e Motonetas | 644 | 21,07% |
| Caminhão e Caminhão Trator | 497 | 16,26% |
| Caminhonete e Camioneta | 261 | 8,54% |
| Ônibus e Microônibus | 126 | 4,12% |
| Reboques | 163 | 5,33% |
| Bicicleta | 100 | 3,27% |
| Tratores | 22 | 0,72% |
| Carroça | 17 | 0,56% |
| Outros | 66 | 2,16% |
| Total | 3.057 | 100,0% |

Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com a Tabela 3, automóveis e motos/motonetas continuam somados apresentando mais de 50% dos tipos de veículos envolvidos em acidentes fatais. Entretanto se observamos cada tipo de veículo e compararmos com o ano de 2010 notamos uma pequena diminuição em 2013, e isso se reflete no total de acidentes fatais. Enquanto em 2010 o total foram de 3.205, em 2013 reduziu para 3.057, ou seja, 148 pessoas morreram a mais no primeiro ano, uma redução de aproximadamente 4,6%. Com base nessas informações podemos inferir que essa redução se dá principalmente por dois fatores: a implementação do programa Balada Segura, instituído em 2012, e uma maior fiscalização por partes dos órgãos autuadores.

A seguir apresentamos tabela a respeito de acidentes por natureza da infração em 2013 no Rio Grande do Sul:

Tabela 4 – Acidentes por Natureza em 2013 no Rio Grande do Sul

| Acidentes por Natureza | Qtde Acidentes | % |
|--|-----------------------|---------------|
| Colisão | 702 | 39,6% |
| Atropelamento | 394 | 22,2% |
| Colisão Lateral | 205 | 11,6% |
| Choque Com Objeto Fixo | 179 | 10,1% |
| Tombamento | 123 | 6,9% |
| Capotagem | 110 | 6,2% |
| Não Informado | 29 | 1,6% |
| Outro | 29 | 1,6% |
| Total de Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais | 1.771 | 100,0% |

Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com a Tabela 4, assim como ocorrera na tabela 3, houve uma diminuição de acidentes com vítimas fatais em relação à natureza da infração. Outro fator semelhante se dá pelas posições inalteradas da origem desses acidentes, ou seja, as colisões e atropelamentos continuam sendo as que ocorrem com mais frequência. Embora os percentuais sejam muito parecidos ao analisarmos os números absolutos, notamos claramente uma diminuição em todos os tipos, sendo que no cômputo geral houve uma redução de aproximadamente 9% o que representou 177 mortes a menos de um período ao outro. Essa redução também pode estar relacionada ao Balada Segura e à maior fiscalização dos órgãos atuadores para evitar que ocorram mais acidentes fatais.

Abaixo vejamos a tabela a respeito de tipos de veículos envolvidos em acidentes fatais em 2016 no Rio Grande do Sul:

Tabela 5 – Tipos de Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais em 2016 no Rio Grande do Sul

| Tipo de veículo | Qtde Veículos | % |
|-----------------------------------|----------------------|---------------|
| Automóvel | 936 | 36,8% |
| Motos e Motonetas | 513 | 20,1% |
| Caminhão e Caminhão Trator | 411 | 16,1% |
| Caminhonete e Camioneta | 235 | 9,2% |
| Reboques | 149 | 5,9% |
| Ônibus e Microônibus | 99 | 3,9% |
| Bicicleta | 98 | 3,8% |
| Outros | 78 | 3,1% |
| Tratores | 20 | 0,8% |
| Carroça | 7 | 0,3% |
| Total | 2.546 | 100,0% |

Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com a Tabela 5, houve uma redução bem significativa em relação aos anos anteriores na quantidade total de veículos envolvidos em acidentes fatais e também em cada um dos tipos de veículos. Assim como ocorrera nos outros anos notamos claramente que os percentuais continuam praticamente inalterados e aqueles tipos de veículos que mais ocorrem permanecem na mesma posição. Notamos então essa tendência que ao passar dos anos isso não tem alterado.

Em contrapartida a redução dos números absolutos é extremamente relevante. Como parâmetros observamos que o total em 2010 foram 3.205 e em 2016 foram 2.546, ou seja, aproximadamente incríveis 20,5% de redução. Esses resultados podem ser devido a uma maior consolidação do programa Balada Segura, e também do aumento do número de agentes de fiscalização de trânsito nas ruas. Conforme

veremos mais adiante, o número de infrações de trânsito também foi bem maior nesse ano de 2016.

Abaixo vemos a tabela a respeito de acidentes por natureza da infração em 2016 no Rio Grande do Sul:

Tabela 6 – Acidentes por Natureza em 2016 no Rio Grande do Sul

| Acidentes por Natureza | Qtde Acidentes | % |
|--|-----------------------|---------------|
| Colisão | 549 | 36,1% |
| Atropelamento | 342 | 22,5% |
| Choque Com Objeto Fixo | 176 | 11,6% |
| Colisão Lateral | 172 | 11,3% |
| Tombamento | 123 | 8,1% |
| Capotagem | 107 | 7,0% |
| Outro | 26 | 1,7% |
| Não Informado | 24 | 1,6% |
| Total de Acidentes de Trânsito com Vítimas Fatais | 1.519 | 100,0% |

Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com a Tabela 6, assim como na Tabela 5, houve uma importante redução dos índices de todos os tipos de acidentes com vítimas fatais de acordo com a sua natureza. As posições de cada tipo permanecem inalteradas mostrando claramente a tendência de continuarem a se manter ao longo dos próximos anos. O ponto positivo se dá pela redução que está ocorrendo ao longo dos anos e a tendência também é que continue diminuindo. O número total de acidentes com vítimas fatais em 2010 foram 1.948 e em 2016 reduziu para 1.519, ou seja, aproximadamente 22% e em números absolutos 429 menos mortes. Sendo assim, a Balada Segura e a maior fiscalização continuam exercendo um papel fundamental para essa redução.

Abaixo apresentamos a tabela que nos demonstra a quantidade de infrações por natureza da própria infração conforme descrito no CTB:

Tabela 7 – Quantidade de Infrações por Natureza no Rio Grande do Sul

| Natureza | 2010 | 2013 | 2016 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Grave | 590.921 | 755.695 | 896.445 |
| Gravíssima | 430.579 | 483.124 | 594.571 |
| Leve | 38.373 | 44.657 | 38.731 |
| Média | 800.938 | 976.356 | 1.893.008 |
| Não se Aplica | 0 | 0 | 0 |
| Outra | 98.896 | 93.610 | 211.874 |

Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com a Tabela 7, observamos que as infrações médias são as mais recorrentes de todas em todos os anos pesquisados. No ano de 2016, por exemplo,

ela sozinha é maior que a soma de todas as outras superando impressionantes mais de 1 milhão de infrações. Isso se deve a muitos fatores. Um deles é o fato de a infração de excesso de velocidade em até 20% estar nesse grupo e o segundo motivo devido ao próprio CTB ter em maior quantidade infrações de natureza médias. Com base nesses dados notamos a importância de ter cada vez mais controladores eletrônicos de velocidade além também de agentes de fiscalização de trânsito em locais estratégicos para coibir e tentar evitar o máximo possível de infrações de modo geral.

A tabela abaixo mostra a quantidade total de infrações divididas por cada artigo do CTB no Rio Grande do Sul nos anos de 2010, 2013 e 2016:

Tabela 8 – Quantidade de Infrações de Trânsito por Artigo no Rio Grande do Sul em 2010, 2013 e 2016

| Artigo | 2010 | 2013 | 2016 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| 218 (Excesso de Velocidade) | 723.448 | 973.817 | 1.980.631 |
| 230 (Conduzir o veículo sem algo obrigatório) | 211.096 | 271.350 | 194.576 |
| 181 (Estacionar o veículo em local proibido) | 163.963 | 174.208 | 229.264 |
| 167 (Conduzir veículo sem cinto de segurança) | 108.582 | 114.965 | 119.038 |
| 233 (Deixar de registrar veículo 30 dias) | 85.611 | 111.279 | 127.250 |
| 162 (Dirigir veículo sem CNH ou Permissão) | 64.018 | 95.017 | 201.322 |
| 257 (Penalidade ao infrator da infração) | 91.185 | 93.610 | 211.873 |
| 252 (Dirigir veículo com braço para fora) | 92.355 | 84.914 | 79.592 |
| 208 (Avançar sinal vermelho) | 90.677 | 56.212 | 90.452 |
| 203 (Ultrapassar pela contramão) | 50.485 | 54.984 | 28.700 |
| 164*162 (Permitir condutor sem CNH) | 24.726 | 45.483 | 22.270 |
| 232 (Conduzir sem documentos obrigatórios) | 27.212 | 33.700 | 21.948 |
| 244 (Conduzir moto sem capacete) | 28.771 | 23.835 | 9.331 |
| 165 (Dirigir sob influência do álcool) | 9.598 | 21.325 | 21.104 |
| 195 (Desobedecer à ordem do agente) | 14.819 | 16.771 | 13.091 |
| 183 (Parar o veículo sobre faixa de pedestres) | 16.328 | 14.961 | 11.526 |
| 250 (Deixar de usar a luz baixa acesa) | 8.994 | 13.401 | 13.371 |
| 186 (Transitar pela contramão) | 11.384 | 12.473 | 5.299 |
| 207 (Converter em local proibido) | 13.701 | 12.301 | 13.555 |
| 193 (transitar veículo em acostamentos) | 10.510 | 11.398 | 5.016 |
| 184 (Transitar veículo em local proibido) | 3.659 | 9.344 | 11.972 |
| 231 (Transitar veículo com excesso de peso) | 8.629 | 8.420 | 3.591 |
| 206 (Operação de retorno em local proibido) | 8.725 | 7.908 | 5.658 |
| 175 (Demonstrar ou exibir manobra perigosa) | 6.866 | 7.743 | 3.860 |
| 204 (Não parar o veículo para conversão) | 4.798 | 7.520 | 5.408 |
| 169 (Dirigir sem atenção) | 6.230 | 6.656 | 7.962 |
| 168 (Transportar crianças fora das normas) | 3.849 | 6.432 | 4.212 |
| 163*162 (Entregar a direção do veículo Art.162) | 6.186 | 6.158 | 3.469 |
| 182 (Parar o veículo a mais de 5 metros) | 5.802 | 5.218 | 2.708 |
| 221 (Portar veículo com placas em desacordo) | 5.458 | 4.942 | 2.187 |
| 185 (Deixar de conduzir na faixa destinada) | 4.790 | 3.993 | 1.192 |
| 214 (Deixar de dar a preferência pedestres) | 3.504 | 3.966 | 2.161 |
| 196 (Deixar de indicar mudança de direção) | 3.801 | 3.938 | 2.917 |
| 187 (Transitar em local e horário não permitido) | 3.514 | 3.227 | 2.433 |
| 170 (Dirigir ameaçando pedestres) | 2.079 | 2.879 | 1.194 |
| 164 (Permitir condutor sem CNH) | 2.414 | 2.422 | 3 |
| 251 (Utilizar luz baixa de forma intermitente) | 1.311 | 2.333 | 1.891 |
| 202 (Ultrapassar pelo acostamento) | 2.429 | 2.126 | 945 |
| 209 (Transpor sem autorização bloqueio) | 1.205 | 2.088 | 1.974 |
| 220 (Deixar de reduzir a velocidade segurança) | 1.525 | 1.970 | 950 |

| | | | |
|--|-------|-------|-------|
| 192 (Deixar de guardar distância de segurança) | 1.051 | 1.760 | 1.133 |
| 166 (Entregar veículo a pessoas sem condições) | 1.017 | 1.599 | 313 |
| 239 (Retirar veículo legalmente retido) | 1.583 | 1.254 | 748 |
| 176 (condutor envolvido em acidente vítima) | 794 | 1.167 | 387 |
| 238 (Recusar a entregar documentação agente) | 1.044 | 995 | 507 |
| 210 (Transpor sem autorização bloqueio policial) | 723 | 944 | 464 |
| 211 (Ultrapassar veículos em fila) | 1.156 | 875 | 557 |
| 199 (Ultrapassar pela direita) | 1.321 | 863 | 448 |
| 191 (Forçar passagem entre veículos) | 976 | 682 | 456 |
| 197 (Deixar de deslocar com antecedência lado) | 804 | 649 | 581 |
| 194 (Transitar em marcha ré) | 566 | 581 | 272 |
| 253 (Bloquear a via com o veículo) | 334 | 581 | 298 |
| 227 (Usar buzina prolongada e sucessiva) | 731 | 535 | 241 |
| 237 (Transitar o veículo em desacordo) | 390 | 483 | 264 |
| 178 (Condutor envolvido acidente sem vítima) | 272 | 467 | 222 |
| 180 (Veículo sem combustível na via) | 447 | 466 | 193 |
| 172 (Atirar do veículo objetos ou substâncias) | 429 | 445 | 228 |
| 215 (Deixar de dar preferência de passagem) | 285 | 366 | 149 |
| 235 (Conduzir pessoas na parte externa carro) | 562 | 362 | 265 |
| 189 (Deixar de dar passagem batedores) | 275 | 335 | 127 |
| 216 (Entrar ou sair de áreas lindeiras) | 261 | 324 | 165 |
| 173 (Disputar corrida por espírito de emulação) | 255 | 275 | 76 |
| 228 (Equipamento de som com volume alto) | 218 | 269 | 59 |
| 163 (Entregar veículo condições Art.162) | 291 | 247 | 0 |
| 198 (Deixar de dar passagem a esquerda) | 152 | 238 | 197 |
| 223 (Farol desregulado ou fecho de luz alta) | 174 | 229 | 117 |
| 229 (Alarme produzindo ruídos perturbadores) | 347 | 218 | 92 |
| 236 (Rebocar outro veículo com cabo flexível) | 222 | 210 | 64 |
| 241 (Deixar de atualizar cadastro CNH e veículo) | 152 | 181 | 44 |
| 225 (Deixar de sinalizar a via à noite luz acesa) | 147 | 166 | 49 |
| 174 (Promover na via eventos sem autorização) | 164 | 133 | 147 |
| 234 (Falsificar ou adulterar CNH ou veículo) | 75 | 94 | 27 |
| 188 (Transitar interrompendo ou perturbando) | 116 | 64 | 20 |
| 224 (Usar Luz alta via com iluminação pública) | 78 | 57 | 43 |
| 190 (Seguir veículo em serviço de urgência) | 33 | 52 | 24 |
| 171 (Arremessar sobre os pedestres água) | 71 | 51 | 13 |
| 248 (Transporte de passageiros com excesso) | 79 | 37 | 15 |
| 179 (Fazer ou deixar de fazer reparo veículo) | 59 | 34 | 13 |
| 246 (Deixar de sinalizar obstáculo à circulação) | 18 | 19 | 5 |
| 201 (Deixar de guardar distância lateral) | 6 | 15 | 15 |
| 205 (Ultrapassar veículos que integrem cortejo) | 14 | 15 | 3 |
| 213 (Não parar o veículo marcha interceptada) | 6 | 11 | 6 |
| 222 (Não deixar ligado luzes em emergências) | 4 | 10 | 2 |
| 200 (Ultrapassar pela direita transporte coletivo) | 6 | 7 | 0 |
| 212 (Não parar veículo linha férrea) | 6 | 7 | 4 |
| 245 (Utilizar a via para depósito de mercadoria) | 2 | 7 | 1 |
| 249 (Não manter acesas a noite luz de posição) | 8 | 6 | 1 |
| 177 (Deixar o condutor de prestar socorro) | 8 | 5 | 1 |
| 217 (Veículos estacionados sem dar preferência) | 14 | 3 | 4 |
| 219 (Veículo com velocidade inferior a metade) | 2 | 2 | 1 |
| 240 (Deixar de promover baixa do veículo) | 12 | 1 | 0 |
| 255 (Conduzir bicicleta local não permitido) | 0 | 1 | 0 |
| 45 (Trancar cruzamento) | 4.026 | 0 | 0 |
| 46 (Imobilização veículo sinalização adequada) | 3.685 | 0 | 0 |
| 95 (Interromper a livre circulação de todos) | 0 | 0 | 1 |
| 226 (Não retirar sinalização temporária) | 2 | 0 | 1 |
| 242 (Fazer falsa declaração de domicílio CRLV) | 0 | 0 | 0 |
| 247 (Não conduzir veículo bordo da pista) | 0 | 0 | 0 |
| 254 (Proibições aos pedestres) | 0 | 0 | 0 |
| 277 (Deixar de fazer o teste de alcoolemia) | 0 | 0 | 8.533 |

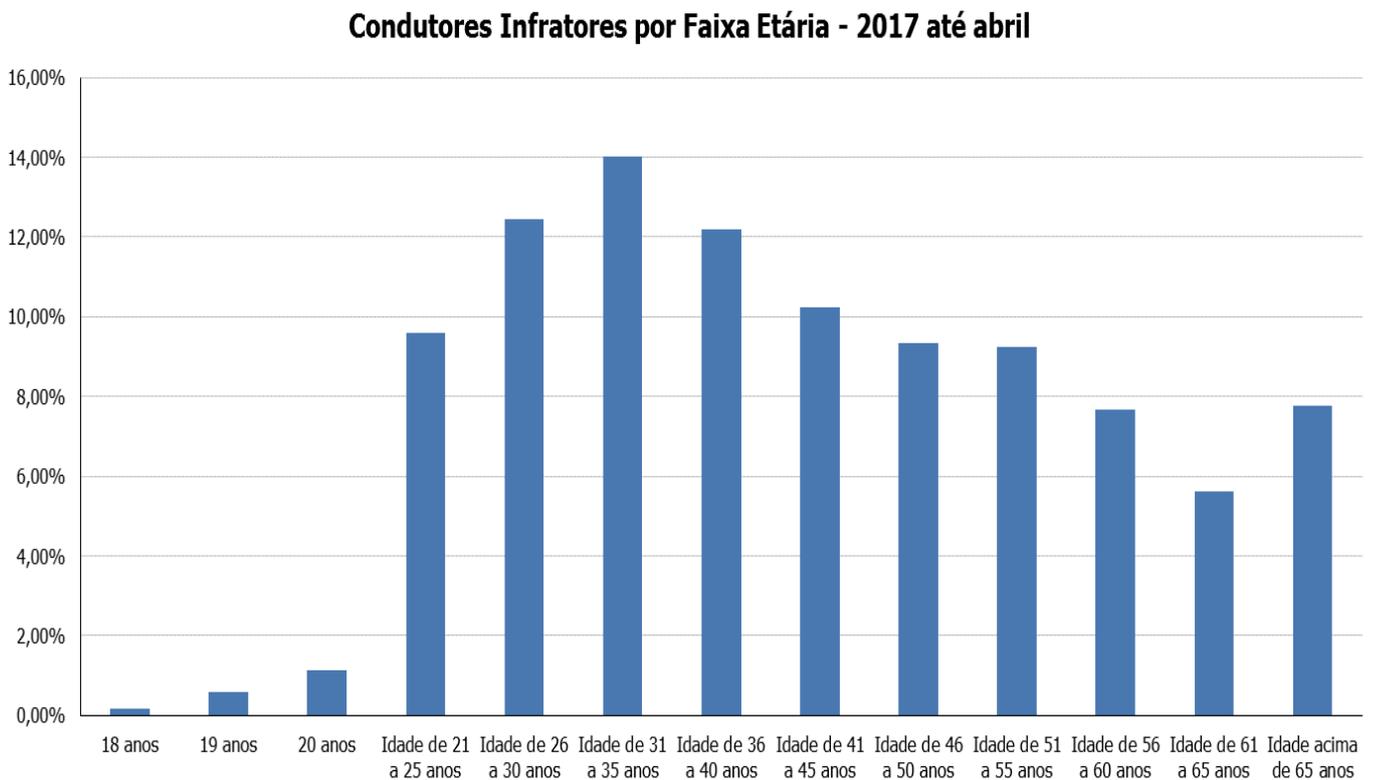
| | | | |
|--------------|-----------|-----------|-----------|
| Total | 1.959.710 | 2.353.684 | 3.634.629 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|

Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com a Tabela 8, vemos claramente um aumento extremamente elevado das infrações de trânsito no Rio Grande do Sul principalmente ao compararmos o ano de 2016 com os demais onde a diferença é superior a 1 milhão de infrações. Conforme já explicitado nas outras tabelas desse estudo a maior explicação para isso se deve à Balada Segura e a maior rigidez na fiscalização de trânsito e também na aquisição de mais controladores eletrônicos de velocidade por parte dos órgãos autuadores.

A seguir apresentamos um gráfico com os condutores de veículos automotores por faixa etária no Rio Grande do Sul:

Gráfico 1 – Condutores Infratores por Faixa Etária no Rio Grande do Sul



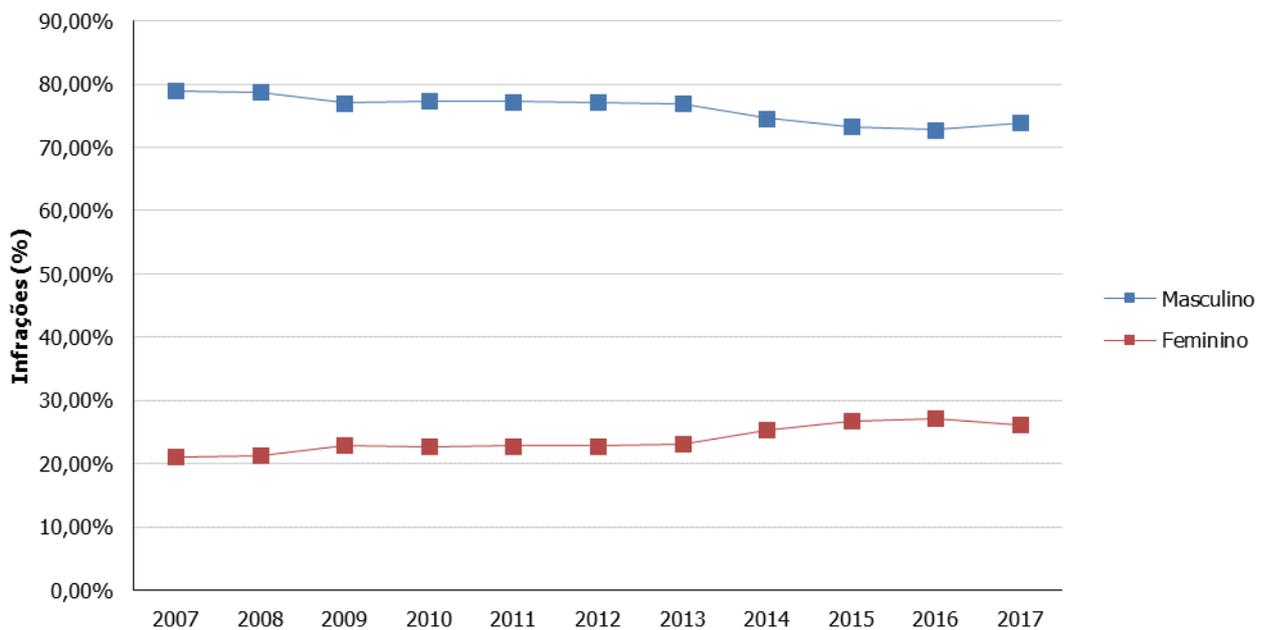
Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com o Gráfico 1, notamos que a maior faixa de condutores infratores está no intervalo entre 26 anos e 40 anos que juntos somam aproximadamente 38%

do total. Embora seja possível notar também certa distribuição uniforme entre as faixas etárias, pois todas estão muito próximas umas das outras. As únicas faixas que destoam um pouco são os que vão de 18 anos aos 20 anos. Entretanto, neste último caso não é porque estes cometem necessariamente menos infrações por serem mais comedidos ou algo parecido. Isso ocorre principalmente, pois nessa faixa de idade poucos já têm CNH e, portanto, não há muitos registros de infrações.

Abaixo apresentamos outro gráfico com as informações acerca da distribuição das infrações no Rio Grande do Sul por gênero:

Gráfico 2 – Distribuição de Infrações de Trânsito por Sexo no Rio Grande do Sul de 2007 a 2017



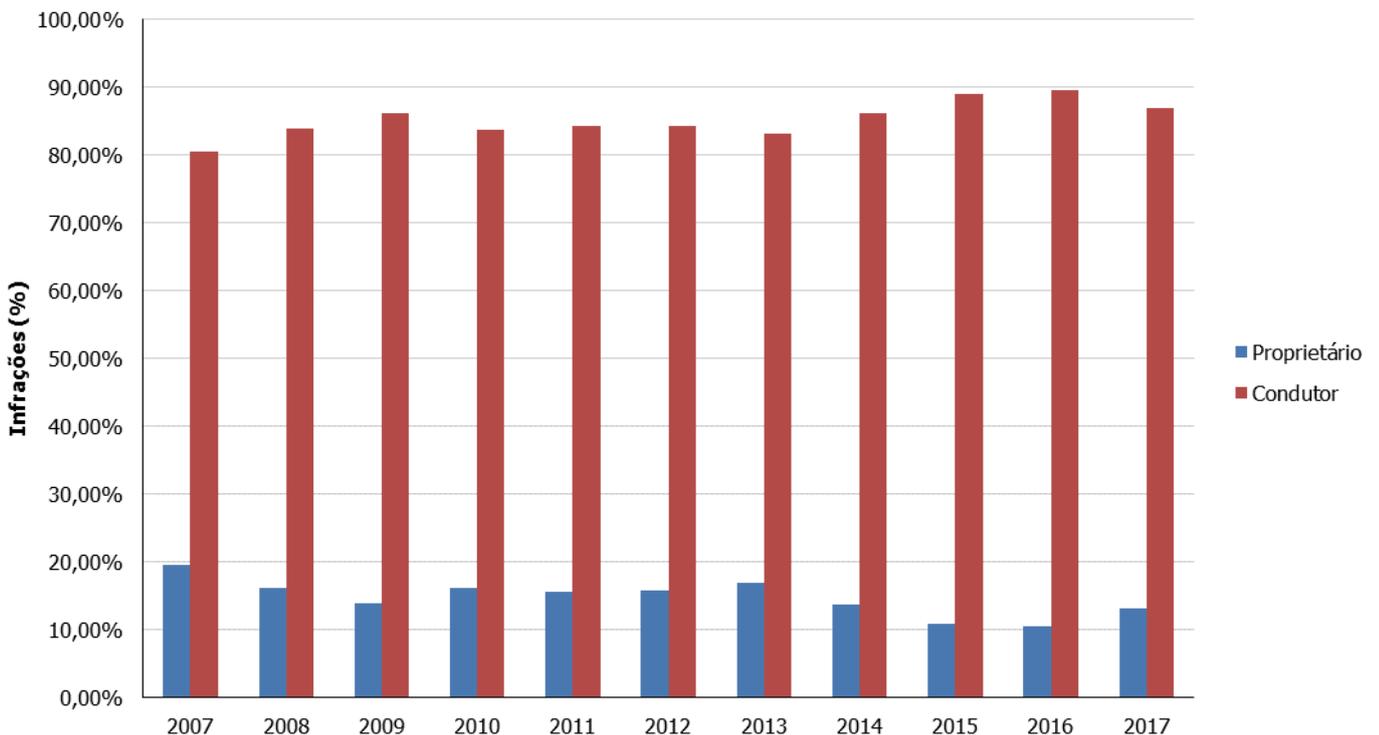
Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com o Gráfico 2, observamos a enorme diferença que temos no Rio Grande do Sul de infratores por sexo. Há uma discrepância enorme onde notamos que os homens são responsáveis por aproximadamente 80% das infrações enquanto as mulheres representam aproximadamente 20%. Esses dados advêm de duas situações bem claras: a primeira é que as mulheres são mais cautelosas na direção do veículo e, portanto, sofrem menos infrações; a segunda situação que também influencia bastante é que tanto no Rio Grande do Sul como no Brasil todo há poucos condutores femininos habilitados e/ou como proprietários de veículos automotores. A soma dessas duas situações nos explica esse retrato que é mostrado no gráfico.

Evidentemente que isso não quer dizer necessariamente que homens não são bons condutores. De fato estes são os mais imprudentes e que cometem sim mais infrações e também crimes de trânsito.

Abaixo apresentamos o gráfico a respeito das distribuições das infrações de trânsito por infrator responsável:

Gráfico 3 – Distribuição de Infrações por Infrator Responsável no Rio Grande do Sul de 2007 a 2017



Fonte: Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

De acordo com o Gráfico 3, notamos claramente a enorme diferença entre infrações de responsabilidade do proprietário do veículo e do condutor do veículo. As infrações de responsabilidade do condutor variam ao longo dos anos entre 80% a 90% enquanto as de proprietário variam entre 10% a 20%. Sendo assim, podemos observar que no Rio Grande do Sul a maior parte das infrações se dá pela forma como o veículo é conduzido e não pelas condições e formalidades relacionados ao veículo. E nesse rol de infrações de responsabilidade do condutor estão as mais famosas como excesso de velocidade, dirigir alcoolizado, ultrapassar na contramão, avançar sinal vermelho, entre tantas outras. E é justamente nesse grande rol de infrações que são as que mais precedem acidentes e mortes.

A seguir mostramos as penalidades associadas das cinco infrações de trânsito mais danosas no Rio Grande do Sul.

6.1.1 Excesso de Velocidade

A autuação de excesso de velocidade é a infração de trânsito mais recorrente não só no Rio Grande do Sul como no Brasil inteiro. Somente no Rio Grande do Sul até o mês de junho do corrente ano já ultrapassamos mais de 1 milhão de autuações. Essa infração tem como base legal o artigo 218 do CTB e é dividida em três partes: o primeiro inciso no qual a velocidade da via é excedida em até 20%; o segundo inciso no qual a velocidade da via é excedida entre 20% a 50% e por fim o terceiro inciso no qual a velocidade da via é excedida em mais de 50%.

No primeiro caso é considerada uma infração média que gera 4 pontos da CNH do infrator e multa no valor de R\$ 130,16; no segundo caso é considerada uma infração grave que gera 5 pontos na CNH do infrator e multa no valor de R\$ 195,23 e o terceiro caso é considerada gravíssima que gera 7 pontos na CNH do infrator e multa no valor de R\$ 880,41. Nesse último caso além da infração e do valor pecuniário é gerado um processo de suspensão do direito de dirigir (PSDD) e é justamente nesses casos que mais geram acidentes, lesões e mortes no trânsito.

Essas infrações de trânsito ocorrem em todas as classes sociais existentes e nos mais diferentes contextos. Na maior parte das vezes o excesso de velocidade se dá simplesmente pela imprudência dos motoristas que não respeitam as leis de trânsito e via de regra estão sempre com pressa para chegar ao seu local de destino. Nos locais que esses motoristas sabem que existem controladores de velocidade, estes diminuem a velocidade para não serem autuados, porém após ultrapassar a área de abrangência do controlador já voltam a acelerar além do limite da via. Muitas vezes ela vem acompanhada de outra recorrente infração de trânsito que é de dirigir sob influência do álcool. Essa combinação é extremamente perigosa e com certeza é a que mais gera acidentes, lesões e mortes no trânsito.

6.1.2 Conduzir o Veículo sem Cinto de Segurança

A autuação por conduzir o veículo sem cinto de segurança é a 7º infração de trânsito mais recorrente no Rio Grande do Sul em 2016 e com certeza uma das autuações que mais geram mortes antecedidos por acidentes. Essa autuação tem como base legal o artigo 167 do CTB o qual é considerada uma infração de trânsito grave que gera 5 pontos na CNH do infrator e multa no valor de R\$ 195,23.

Esta infração ocorre também principalmente com motoristas do gênero masculino. O maior número de recursos de infrações de trânsito é desse público alvo. Normalmente essa infração ocorre por falta de cuidado do motorista pois colocar o cinto de segurança é algo tão rápido que muitas vezes eles acabam esquecendo de colocá-los. Logo, podemos constatar que esta autuação deriva mais do quesito desatenção do que imprudência propriamente dita do qual derivam a maior parte das autuações.

6.1.3 Avançar o Sinal Vermelho

Essa autuação é a 8º infração de trânsito mais recorrente no Rio Grande do Sul em 2016 e ocorre normalmente dentro de perímetros urbanos que são os locais onde se mais põem semáforos. Essa autuação tem como base legal o artigo 208 do CTB e é considerada uma infração de trânsito gravíssima que gera 7 pontos na CNH do infrator e multa no valor de R\$ 293,47.

Essa infração também costuma ocorrer mais com motoristas do gênero masculino e principalmente no período noturno. A maior parte dessas infrações que ocorre no período noturno se dá pelo fato da insegurança em nosso Estado. Os condutores ficam com receio de parar seu veículo a noite ou madrugada devido ao número cada vez maior de assaltos e acabam por avançar no sinal vermelho. Logo, podemos constatar que nessa autuação os condutores estão conscientes do que estão fazendo naquele momento.

Entretanto, obviamente que esse avanço no sinal vermelho gera muitas colisões entre veículos. Em muitas dessas colisões acabam acontecendo lesões e/ou mortes pois nesses cruzamentos mesmo que o veículo do outro lado esteja com o

sinal verde para passar em muitas vezes colide com esses condutores que estão avançando no sinal vermelho.

6.1.4 Ultrapassar pela Contramão

Essa autuação é a 10^o infração de trânsito mais recorrente no Rio Grande do Sul em 2016 e ocorre normalmente em número extremamente elevado em rodovias estaduais e federais. Essa autuação tem como base legal o artigo 203 do CTB e é considerada uma infração de trânsito gravíssima que gera 7 pontos na CNH do infrator e multa no valor de R\$ 293,47.

Essa infração ocorre principalmente com condutores com veículos mais potentes e modernos, ou seja, por consequência costuma acontecer com pessoas de classe média-alta e superiores a essa faixa salarial. Cabe salientar que evidentemente essa infração também ocorre com veículos menos potentes e pessoas de classes mais baixas, porém os números de infrações nesses casos são bem menores. Em ambos os casos podemos constatar que essa infração é derivada da imprudência dos motoristas e da pressa que os mesmos têm em chegar ao seu local de destino o mais cedo possível. Todavia, os membros das classes mais altas não se preocupam com o valor da multa, e sim os pontos na CNH, que muitas vezes pagam com facilidade e apresentam algum outro condutor para que fique responsável pela pontuação na CNH.

Sendo assim, todos nós sabemos dos riscos de ultrapassar na contramão, pois esse assunto é amplamente divulgado nos veículos de comunicação em massa. Essa infração pode gerar uma colisão que é extremamente danosa: a colisão frontal. Na maioria das vezes, na colisão frontal, diferentemente da colisão traseira, ocorrem mortes ou lesões muito severas com grande chance de traumas para o resto da vida. O impacto que há nesse tipo de colisão costuma ser brutal mesmo a velocidades consideradas baixas, porém em velocidade alta essa colisão acaba sendo fatal.

6.1.5 Dirigir Sob Influência do Álcool

Essa autuação é a 12^o infração de trânsito mais recorrente no Rio Grande do Sul em 2016 e ocorre em todos os tipos de vias, classes sociais e tipos de veículos. Não há alguma via, classe social ou tipo de veículo com maior ocorrência, pois a distribuição é uniforme entre elas. Essa autuação tem como base legal o artigo 165 e 277 do CTB e é considerada uma infração de trânsito gravíssima com fator multiplicador 10 que gera 7 pontos na CNH do infrator e multa no valor de R\$ 2.934,70 (devido ao fator multiplicador 10) além de gerar um processo de suspensão do direito de dirigir (PSDD) de 12 meses. Cabe salientar que essa autuação ocorre tanto para pessoas que fazem o teste de alcoolemia e é constatado o fato, quanto nos casos em que o motorista se nega a fazer o teste.

Essa infração ocorre mais com condutores do gênero masculino e jovens e é a autuação que mais acarreta outras infrações de trânsito já citadas e que são as mais danosas. Normalmente, essa autuação é cometida por imprudência e desrespeito às leis e na maior parte das vezes jovens indo ou saindo de casas noturnas, festas e assemelhados. Essas pessoas põem em risco não só suas vidas como também das pessoas que estão consigo no veículo e as pessoas que estão em outros veículos. É a autuação que mais recebe a atenção das campanhas de conscientização na mídia, com muitas pessoas famosas participando. Porém, como salientamos nesse estudo, essas campanhas ainda não conseguem atingir o público de uma maneira muito efetiva.

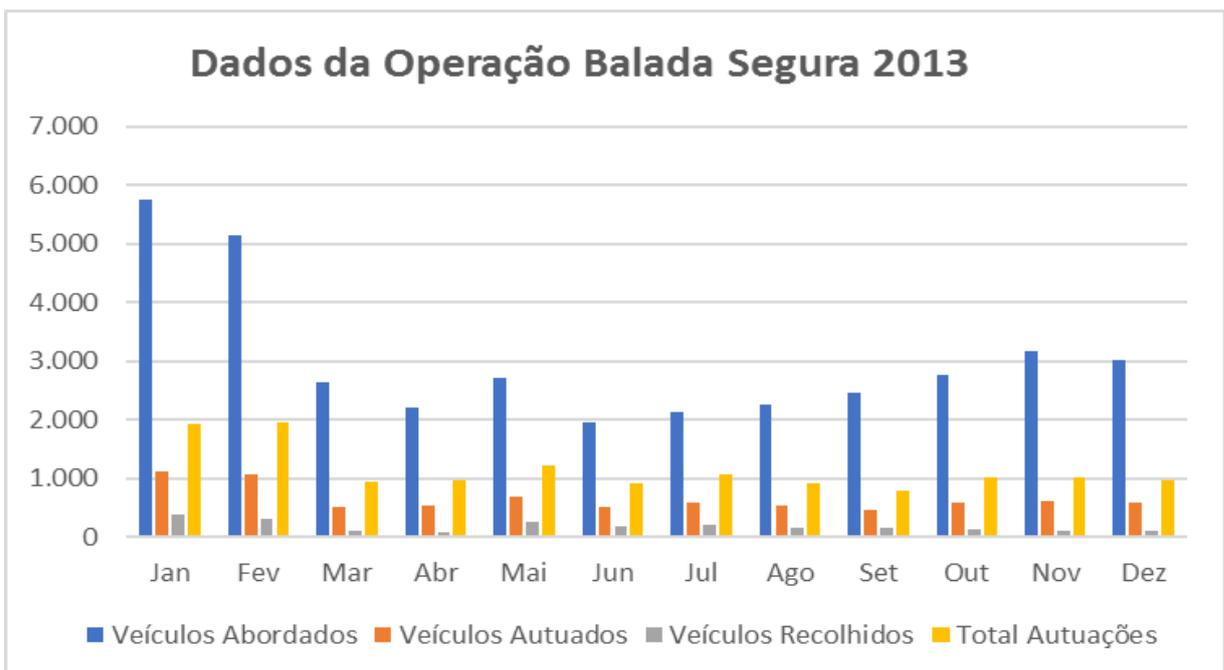
Conforme já explicitado anteriormente, a combinação dessa infração com as de excesso de velocidade, ultrapassar na contramão, avançar sinal vermelho, entre tantas outras do CTB, são as grandes responsáveis por mortes no trânsito ou grandes lesões com muitas sequelas, que muitas vezes tornam-se permanentes. Logo, podemos afirmar que muitas infrações poderiam ser evitadas simplesmente se essas pessoas não ingerissem bebida alcoólica, pois muitas dessas infrações danosas são precedidas de alcoolismo. Como sabemos através de muitos estudos já realizados quando o ser humano ingere álcool, o raciocínio, a visão e a destreza diminuem drasticamente.

6.2 ANÁLISE DAS CAMPANHAS DE CONSCIENTIZAÇÃO DE TRÂNSITO E POSSÍVEIS INFLUÊNCIAS DAS CAMPANHAS SOBRE ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS NO RIO GRANDE DO SUL

Lançada como projeto piloto em Porto Alegre, no dia 4 de fevereiro de 2011, a Operação Balada Segura reuniu DETRAN/RS, Brigada Militar, Polícia Civil e a EPTC em uma campanha contra a alcoolemia no trânsito. Na primeira fase da Balada Segura, as blitzes de fiscalização e educação, realizadas em zonas boêmias da Capital gaúcha, atuavam nas madrugadas dos finais de semana. O teste do bafômetro era realizado somente nos condutores que apresentavam sinais de embriaguez. A partir de 27 de setembro de 2011, na nova fase de abrangência estadual, as ações passaram a ser realizadas de quarta-feira a sábado (também em vésperas de feriado), e os motoristas passaram a ser convidados a fazer o teste do bafômetro (DETRAN, 2017).

Abaixo segue gráfico a respeito dos dados da operação Balada Segura no estado em 2013:

Gráfico 4 – Dados da Operação Balada Segura no Rio Grande do Sul em 2013

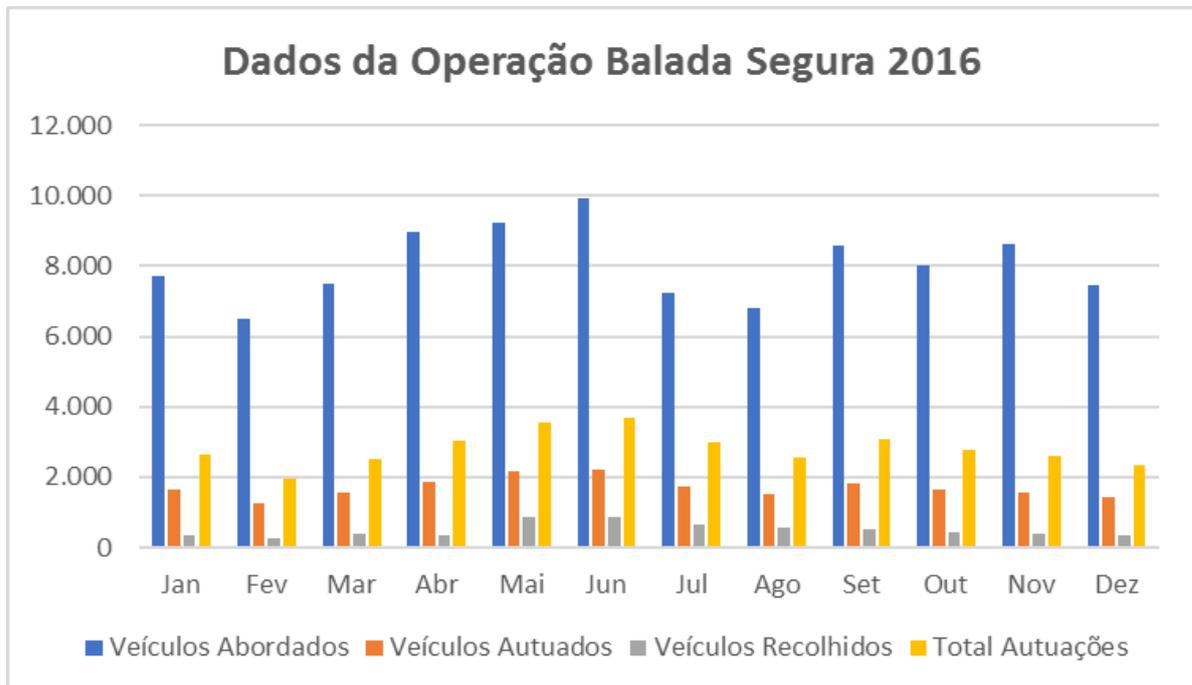


Fonte: Adaptado de Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

Conforme podemos observar no Gráfico 4, há uma média aproximada de 3.000 veículos abordados por mês realizados na operação Balada Segura e aproximadamente 650 veículos autuados e 200 recolhidos. Além disso advém destes veículos abordados uma quantidade superior a 13.000 autuações anuais. Esses dados são importantes pois podemos perceber ao longo do estudo que quanto menos veículos forem conduzidos por motoristas embriagados ou com irregularidades, melhor para a sociedade em geral. Também é possível notar que o primeiro bimestre do ano e último bimestre são aqueles em que os indicadores são maiores. Isso se deve fundamentalmente por serem meses em que há mais pessoas de férias ou comemorando datas festivas.

Abaixo segue gráfico a respeito dos dados da operação Balada Segura no Estado em 2016:

Gráfico 5 – Dados da Operação Balada Segura no Rio Grande do Sul em 2016



Fonte: Adaptado de Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul – DETRAN, 2017.

Conforme podemos observar no Gráfico 5, do ano de 2013 para o ano de 2016, houve um aumento significativo do total de autuações realizadas através da operação Balada Segura. Enquanto em 2013 foram autuados mais de 13.000 veículos, em 2016 foram mais de 33.000, ou seja, mais que o dobro de autuações. Em virtude disso

também houve um enorme aumento na quantidade de veículos abordados nos referidos períodos onde em 2016 quase houve triplicação da quantidade em relação a 2013.

Os números nos mostram o sucesso da operação. Todos os índices apontados nos gráficos acima também aumentaram bastante e, por consequência, aumentou a quantidade de veículos e documentos recolhidos. Devido a esse aumento de abordagens, muitos testes de bafômetros foram realizados e, por conseguinte, muitas autuações de alcoolismo e até mesmo crimes de trânsito foram feitas. Graças a essas ações, muitas vidas foram preservadas.

6.3 ANÁLISE CRÍTICA DAS MEDIDAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES E MORTES PROPOSTAS PELA OMS

A infração de excesso de velocidade, como já vimos, é a autuação mais recorrente de todas no Estado e, em consequência desta, há muitos acidentes com vítimas fatais que são precedidas dessa infração. Relacionado a isso, a OMS através de um estudo propôs medidas para a prevenção dessas mortes e os dividiu em três prioridades: altas, médias e baixas.

O quadro abaixo mostra os elementos para o programa de gestão de velocidade com prioridade alta:

Quadro 1 – Elementos para um Programa de Gestão de Velocidade: Prioridade Alta

| Ação | Descrição | Eficiência | Dificuldade para realizar | Custos para implantar |
|--|---|------------|---------------------------|-----------------------|
| Avaliação da segurança viária e dados sobre os acidentes | Faz uma análise da situação para definir o problema, fixa uma linha de base para avaliação e determina a melhor meta para os recursos e as intervenções | Alta | Baixa | Baixos |
| Definir hierarquias de vias - rurais e urbanas | Revisa as funções e características da via, dos seus arredores e das atividades. Classifica e zoneia as vias de acordo com essa revisão. | Alta | Média | Baixos |
| Estabelecimento dos limites de velocidade | Estabelece as velocidades máximas autorizadas para veículos automotores, ferramenta essencial para controlar a | Alta | Média | Baixos |

| | | | | |
|---|--|------|-------|--------|
| | velocidade | | | |
| Sinalização dos limites de velocidade | Avisa os motoristas dos limites legais de velocidade com placas, marcações ou outros métodos para informar estes limites. Se isso não for bem feito, a observância dos limites será baixa. | Alta | Baixa | Médios |
| Fiscalização dos limites de Velocidade | Fiscalizar os limites de velocidade é a maneira mais eficiente de estimular os condutores a praticarem velocidades mais seguras | Alta | Baixa | Médios |
| Sanções, inclusive multas e perda da licença de dirigir | Fixar sanções suficientemente duras para dissuadir todos os condutores de exceder os limites terá um efeito positivo para o respeito aos limites de velocidade. | Alta | Baixa | Baixos |
| Educação com mensagens sobre a fiscalização | Realizar campanhas publicitárias para informar os condutores que há fiscalização rigorosa ajuda a convencê-los de que eles serão flagrados se ultrapassarem os limites de velocidade. A fiscalização é necessária para tornar esta intervenção eficaz. | Alta | Baixa | Médios |
| Obras de Engenharia para reduzir a Velocidade | Instalar boas intervenções físicas na via para forçar os condutores a dirigir mais devagar é um método muito eficaz. Elas incluem a instalação de redutores físicos de velocidade, como rotatórias, lombadas e estreitamentos da via ou sonorizadores. | Alta | Média | Médios |
| Obras de engenharia para separar os usuários mais vulneráveis | Instalar barreiras físicas para evitar que os pedestres e ciclistas sejam expostos aos veículos em movimento é um meio eficaz de prevenir acidentes com lesões graves. | Alta | Baixa | Médios |
| Atendimento de emergência às vítimas de acidentes | Garantir serviços de atenção médica emergencial para evitar maiores sequelas de acidentes graves relacionados à velocidade. | Alta | Média | Altos |
| Preparar um plano de ação para controle da velocidade | Planejar e documentar as intervenções, os benefícios esperados, os recursos necessários, os serviços responsáveis para os processos de implementação e de medição de desempenho. | Alta | Média | Baixos |
| Monitoramento e Avaliação | Rastrear e avaliar o sucesso das intervenções para garantir que os recursos para a gestão da velocidade estão sendo bem utilizados. | Alta | Média | Baixos |

Fonte: Organização Mundial de Saúde – OMS, 2012.

Conforme nos mostra o Quadro 1, há inúmeras ações que podem ser tomadas pelo poder público para que haja uma redução significativa das mortes no trânsito. Essas ações são avaliadas através de sua eficiência, dificuldade para realizar e custos para implementar. Sob esse espectro busca-se sempre alta eficiência da ação e um baixo custo de implementação. Do quadro acima podemos notar que ações como avaliação da segurança viária/dados sobre os acidentes e sanções incluindo multas e perda da licença para dirigir são as melhores, pois têm eficiência alta, dificuldade para realizar e custos para implementar baixos o que corrobora também com já apresentado no estudo.

O Quadro 2 mostra os elementos para o programa de gestão de velocidade com prioridade média:

Quadro 2 – Elementos para um Programa de Gestão de Velocidade: Prioridade Média

| Ação | Descrição | Eficiência | Dificuldade para realizar | Custos para implantar |
|---|--|-------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Fiscalização por Radares | Utilizar radares de velocidade para flagrar os infratores é um método muito eficiente de fiscalizar a velocidade | Alta | Média | Médios |
| Sistema de Habilitação graduada com restrições à velocidade | Limitar a velocidade permitida para os novos condutores reduz a probabilidade e a gravidade dos acidentes provocados pela inexperiência | Média | Média | Baixos |
| Marketing Social e educação do público | Apelar para o apoio do público para as ações governamentais de gestão da velocidade ajuda a garantir a vontade política de fazer o que for necessário. Deve ser combinado com fiscalização | Média | Média | Médios |
| Legislação responsabilizando os empregadores | Estimular os empresários a administrar ou influenciar os hábitos de direção dos empregados pode diminuir os acidentes | Média | Baixa | Baixos |
| Criar um grupo de referência para consultas | Identificar grupos de pessoas interessadas especificamente na gestão de velocidade e organizar um fórum para o programa. | Média | Média | Baixos |
| Promover novas tecnologias de controle da velocidade | Recomendar às empresas com grandes frotas de veículos que utilizam essas tecnologias, como limitadores de velocidade, registradores eletrônicos e sistemas inteligentes de velocidade | Média | Média | Médios |

| | | | | |
|--|---|-------|-------|--------|
| Sinalização para advertir sobre a velocidade | Instalar placas para informar os condutores da velocidade recomendada em função das condições de via e do trânsito. Pode ser útil, mas, em geral, os condutores decidem sobre a velocidade a ser desenvolvida pelos veículos, a menos que sejam obrigados a agirem de outra forma | Baixa | Baixa | Médios |
|--|---|-------|-------|--------|

Fonte: Organização Mundial de Saúde – OMS, 2012.

Conforme podemos observar no Quadro 2, de todas as ações propostas com prioridade média com alta eficiência é a fiscalização por radares. Esta ação tem dificuldade para realizar e custo para implementação considerados médios. Essa é uma forma eficiente, pois os condutores têm receio de serem autuados. Em oposição total a esta ação observamos que a ação sinalização para advertir sobre a velocidade, que é algo que todos observamos bastante em nosso cotidiano, é justamente a ação com baixíssima eficiência mesmo que a dificuldade para a sua realização seja baixa também. Já a ação de marketing social e educação do público nas quais englobam as campanhas de conscientização e propagandas têm tanto eficiência como dificuldade para realizar e custo consideradas médias.

O Quadro 3 mostra os elementos para o programa de gestão de velocidade com eficiência baixa:

Quadro 3 – Elementos para um Programa de Gestão de Velocidade: Prioridade Baixa

| Ação | Descrição | Eficiência | Dificuldade para realizar | Custos para implantar |
|------------------------|--|------------|---------------------------|-----------------------|
| Programas Comunitários | As ações das comunidades locais para promover velocidades seguras no trânsito podem ser úteis para complementar as ações do governo | Baixa | Baixa | Baixos |
| Educação Escolar | Informar corretamente as crianças dos riscos da velocidade pode ajudar a criar uma geração consciente desses riscos | Baixa | Baixa | Baixos |
| Incentivos | É raro que os governos ofereçam incentivos para estimular o respeito aos limites de velocidade, mas empregadores e seguradoras podem fazê-lo com bons resultados | Baixa | Baixa | Baixos |

Fonte: Organização Mundial de Saúde – OMS, 2012.

De acordo com o Quadro 3, infelizmente podemos notar que todas as ações governamentais de prioridade baixa têm eficiência, dificuldade para realizar e custo para implementar baixos. Logo, podemos observar que apesar dos custos envolvidos serem baixos para programas comunitários, educação escolar e incentivos governamentais, mesmo assim as mesmas são poucas aplicadas devido ao seu retorno ser baixo para a sociedade.

Sendo assim, podemos concluir do estudo realizado pela OMS, somados aos dados da operação Balada Segura e dos dados de acidentes e mortes no trânsito aqui analisados que todos os processos referentes à redução ou não de acidentes e mortes no trânsito derivam de ações realizadas pelo gestor público.

Ao longo do estudo vimos que a restrição de direitos ainda é a melhor forma de evitar/reduzir acidentes e mortes, e todas as questões relacionadas a restrições são impostas pelo governo. Este que define quem, quanto, quando e como será os trâmites de uma restrição de direito. O estudo da OMS corrobora essa argumentação no quadro 1 onde é citado como eficiência alta esse tipo de ação.

Todavia, é notável que as campanhas de conscientização de trânsito têm também papel importante na redução de acidentes e mortes no trânsito. Evidentemente o impacto é menor comparado à restrição de direitos, porém esta é eficiente também conforme corrobora o estudo da OMS. Logo, podemos concluir do estudo da OMS e dos demais dados apresentados ao longo do estudo, que o gestor público deve estar mais atento e atuante nas questões relacionados a políticas públicas de trânsito. Isso vai desde uma mudança em uma lei ou até mesmo o lançamento de uma nova resolução ou portaria. As ações governamentais são extremamente importantes pois são destas ações que resultarão no aumento, redução ou estagnação dos índices de acidentes e mortes e isso sabemos que impacta diretamente em toda a sociedade.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Parece óbvio que há acidentes e mortes em todo o lugar do mundo, mas não podemos aceitar que esses números aumentem mais e mais. Sob o ponto de vista comportamental é possível diminuir os índices ruins do trânsito. Afinal, trata-se de pessoas, contudo, obviamente o comportamento é semelhante em vários lugares do Brasil principalmente por questões culturais. Vimos ao longo do estudo que a combinação do programa Balada Segura e a maior rigidez dos órgãos atuadores na fiscalização fez aumentar bastante a efetividade no que tange a diminuição de acidentes e mortes.

Observamos que principalmente em 2016 houve um aumento exponencial nas infrações de trânsito impostas pelos órgãos de trânsito, em relação aos outros períodos, o que comprova a maior rigidez na fiscalização e aquisição de novos equipamentos e controladores de velocidade, pois como já explicitado a infração por excesso de velocidade é a que mais precede acidentes e mortes no trânsito. Devido ao fato de a maior parte das pessoas deixarem de cometer infrações de trânsito pelo fato de haver restrições de direitos fez com estas ficassem mais precavidas na direção do veículo. Exemplo disso se dá na denominada Lei Seca onde se o condutor ingerir álcool e for abordado por um agente de fiscalização terá seu veículo retido (caso não haja nenhum outro condutor habilitado e sem ingestão de bebida alcoólica), terá um Processo de Suspensão do Direito de Dirigir e ainda mais uma multa no valor de R\$ 2.934,70, ou seja, essas restrições de direito sim funcionam e muito bem para coibir e diminuir ainda mais os índices de acidentes e mortes.

Como demonstrado ao longo do estudo o programa Balada Segura no Rio Grande do Sul têm também uma enorme contribuição para esse sucesso na diminuição de acidentes e mortes. Todavia, não há a mesma efetividade das restrições de direito. Sendo assim, notamos que estamos no caminho certo e a junção desses dois fatores e cada vez mais aperfeiçoados farão com que o Estado tenha cada vez menos acidentes e mortes.

REFERÊNCIAS

BALBINOTTI, J. Para que serve o Código de Trânsito Brasileiro? **Clicrbs**, 2016. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/joinvillemotor/2016/01/28/para-que-serve-o-codigo-de-transito-brasileiro/?topo=84,2,18,77>>. Acesso em: 28 Agosto 2016.

BLAYA ALMEIDA, M. D. G. **A Violência na Sociedade Contemporânea**. 1. ed. Porto Alegre: Edipucrs, v. 1, 2010.

BOTTESTINI, Giovani. **Influência de Segurança de Trânsito no Comportamento dos Motoristas**. 2010. 71 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre

BRASIL. LEI 9.503. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília: [s.n.], 1997.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Caderno de Psicologia do Trânsito e Compromisso Social**. Brasília: Autor. 2000.

COUTINHO, L.. Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por câncer. **Revista Veja**, 2016. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/brasil/morre-se-mais-em-acidentes-de-transito-do-que-por-cancer/>>. Acesso em: 28 Agosto 2016.

DETRAN. **Dados Estatísticos**. DETRAN, 2017. Disponível em: <<http://www.baladasegura.rs.gov.br/dados-estatisticos>> Acesso em: 02 Maio 2017.

DETRAN. **Página Principal**. DETRAN, 2017. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/>> Acesso em: 02 Maio 2017.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4. Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2002.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento Humano no Trânsito**. 2. ed. São Paulo: Casa do Psicólogo Livraria e Editora Ltda, v. 2, 2007.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Gestão da Velocidade - Um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área.** 1. ed. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, v. 1, 2012.

RAMPAZZO, L. **Metodologia Científica para Alunos dos Cursos de Graduação e Pós-Graduação.** 3. Ed. São Paulo: Editora Loyola, 2005.

SIT. **Sistema de Infrações de Trânsito.** Sistema interno de órgãos autuadores. Acesso em: 02 Maio 2017.

ANEXOS

Quadro 4 – Todas as Infrações de Trânsito do CTB

| Código | Abreviatura | Código/Lei | Amparo Legal |
|---------------|---------------------------|-------------------|---------------------|
| 501-0/0 | DIRIGE SEM CNH/PERMISSAO | ARTIGO CTB | 162*I |
| 09/01/0502 | DIRIGIR CNH/PPD CASSADA | ARTIGO CTB | 162*II |
| 09/02/0502 | DIRIGIR CNH/PPD SUSPENSA | ARTIGO CTB | 162*II |
| 07/01/0503 | DIRIGE CNH CATEG DIFERENT | ARTIGO CTB | 162*III |
| 07/02/0503 | PERMISSAO CATEG DIFERENTE | ARTIGO CTB | 162*III |
| 504-5/0 | CNH/PERMISSA VENC+30 DIAS | ARTIGO CTB | 162*V |
| 03/01/0505 | DIRIGE S/LENTE CORRETORA | ARTIGO CTB | 162*VI |
| 03/02/0505 | DIRIGE S/APARELHO AUDICAO | ARTIGO CTB | 162*VI |
| 03/03/0505 | SEM APARELHO AUX PROTESE | ARTIGO CTB | 162*VI |
| 03/04/0505 | VEICULO S/ADAPTACAO OBRI | ARTIGO CTB | 162*VI |
| 506-1/0 | ENTREGA SEM CNH-PERMISSAO | ARTIGO CTB | 163*162*I |
| 507-0/1 | ENTREGAR CNH/PPD CASSADA | ARTIGO CTB | 163*162*II |
| 507-0/2 | ENTREGAR CNH/PPD SUSPENSA | ARTIGO CTB | 163*162*II |
| 08/01/0508 | ENTREG CNH CATEG DIFERENT | ARTIGO CTB | 163*162*III |
| 08/02/0508 | ENTREG PERMIS CATEG DIFER | ARTIGO CTB | 163*162*III |
| 509-6/0 | ENTREG CNH VENCID+30 DIAS | ARTIGO CTB | 163*162*V |
| 510-0/1 | ENTREG PESSO S/LENT VISAO | ARTIGO CTB | 163*162*VI |
| 510-0/2 | ENTREG S/APARELHO AUDICAO | ARTIGO CTB | 163*162*VI |
| 510-0/3 | ENTREG S/APARELHO PROTESE | ARTIGO CTB | 163*162*VI |
| 510-0/4 | ENTREG S/ADAPTAR VEICULO | ARTIGO CTB | 163*162*VI |
| 511-8/0 | PERMITE S/CNH-PERMISSAO | ARTIGO CTB | 164*162*I |

| | | | |
|------------|------------------------------|---------------|-------------|
| 06/01/0512 | PERMITIR CNH/PPD CASSADA | ARTIGO CTB | 164*162*II |
| 06/02/0512 | PERMITIR CNH/PPD SUSPENSA | ARTIGO CTB | 164*162*II |
| 04/01/0513 | PERMIT CNH CATEG DIFERENT | ARTIGO CTB | 164*162*III |
| 04/02/0513 | PERMIT PERMIS CATEG DIFER | ARTIGO CTB | 164*162*III |
| 514-2/0 | PERMIT CNH VENCID+30 DIAS | ARTIGO CTB | 164*162*V |
| 515-0/4 | PERMITE S/ADAPTAR VEICULO | ARTIGO CTB | 164*162*VI |
| 515-0/3 | PERMIT S/APARELHO PROTESE | ARTIGO CTB | 164*162*VI |
| 515-0/2 | PERMIT S/APARELHO AUDICAO | ARTIGO CTB | 164*162*VI |
| 515-0/1 | PERMIT PESS S/LENTE VISAO | ARTIGO CTB | 164*162*VI |
| 09/01/0516 | DIRIGE INFLUENCIA ALCOOL | ARTIGO CTB | 165 |
| 09/02/0516 | DIRIG SUBSTAN DEPENDENCIA | ARTIGO CTB | 165 |
| 517-7/0 | ENTREG S/COND FISIC/PSIQ | ARTIGO CTB | 166 |
| 05/01/0518 | CONDUTOR S/CINTO SEGURANC | ARTIGO CTB | 167 |
| 05/02/0518 | PASSAGEIRO S/CINTO SEGURA | ARTIGO CTB | 167 |
| 519-3/0 | TRANSP CRIANCA S/SEGURANC | ARTIGO CTB | 168 |
| 520-7/0 | DIRIGIR S/ATENCAO-CUIDADO | ARTIGO CTB | 169 |
| 05/01/0521 | DIRIGIR C/AMEACA PEDESTRE | ARTIGO CTB | 170 |
| 05/02/0521 | DIRIGIR C/AMEACA VEICULOS | ARTIGO CTB | 170 |
| 03/01/0522 | LANCA AGUA/DETRITO PEDEST | ARTIGO CTB | 171 |
| 03/02/0522 | LANCA AGUA/DETRITO VEICUL | ARTIGO CTB | 171 |
| 01/02/0523 | ABANDONAR OBJETO/SUBSTANC | ARTIGO CTB | 172 |
| 01/01/0523 | ATIRAR OBJETO/SUBSTANCIAS | ARTIGO CTB | 172 |
| 524-0/0 | CORRIDA ESPIRITO EMULACAO | ARTIGO CTB | 173 |
| 08/01/0525 | PROMOVE COMPETIC S/PERMIS | ARTIGO CTB | 174 |

| | | | |
|------------|------------------------------|---------------|---------|
| 08/02/0525 | PROMOVE EVENTO S/PERMISSA | ARTIGO CTB | 174 |
| 08/03/0525 | PROMOVE MANOBRAS | ARTIGO CTB | 174 |
| 06/01/0526 | PARTICIPA COMPET S/PERMIS | ARTIGO CTB | 174 |
| 06/02/0526 | PARTICIPA EVENTO S/PERMIS | ARTIGO CTB | 174 |
| 06/03/0526 | PARTICIP MANOBRA S/PERMIS | ARTIGO CTB | 174 |
| 04/02/0527 | EXIBE DERRAPAGEM/FRENAGEM | ARTIGO CTB | 175 |
| 04/01/0527 | EXIBE MANOB/ARRANC BRUSCA | ARTIGO CTB | 175 |
| 528-2/0 | CONDUT NAO SOCORRE VITIM | ARTIGO CTB | 176*I |
| 529-0/0 | NAO PROVIDEN EVITA PERIGO | ARTIGO CTB | 176*II |
| 530-4/0 | NAO PRESERV LOCAL ACIDENT | ARTIGO CTB | 176*III |
| 531-2/0 | NAO REMOV CFE DETERMINAD | ARTIGO CTB | 176*IV |
| 532-0/0 | NAO IDENTIF/PRESTA INFORM | ARTIGO CTB | 176*V |
| 533-9/0 | NAO SOCORRE CFE SOLICITAD | ARTIGO CTB | 177 |
| 534-7/0 | NAO REMOV VEIC LOC ACIDEN | ARTIGO CTB | 178 |
| 535-5/0 | REPARO RODOVIA/VIA RAPIDA | ARTIGO CTB | 179*I |
| 536-3/0 | REPARO EM VIA PUBLICA | ARTIGO CTB | 179*II |
| 537-1/0 | DEIXAR FALTAR COMBUSTIVEL | ARTIGO CTB | 180 |
| 538-0/0 | ESTAC ESQUINA MENOS DE 5M | ARTIGO CTB | 181*I |
| 539-8/0 | ESTAC AFASTADO-50CM A 1M | ARTIGO CTB | 181*II |
| 540-1/0 | ESTAC AFASTADO MAIS DE 1M | ARTIGO CTB | 181*III |
| 541-0/0 | ESTAC DESACORDO POSICAO | ARTIGO CTB | 181*IV |
| 08/01/0542 | ESTAC PISTA ROLAM ESTRADA | ARTIGO CTB | 181*V |
| 08/02/0542 | ESTAC PISTA ROLAM RODOVIA | ARTIGO CTB | 181*V |
| 08/03/0542 | ESTAC PISTA ROL VIA RAPID | ARTIGO CTB | 181*V |

| | | | |
|------------|------------------------------|---------------|----------|
| 08/04/0542 | ESTAC PISTA ROL VIA ACOST | ARTIGO CTB | 181*V |
| 543-6/0 | ESTAC HIDRANT/REGIST/TAMP | ARTIGO CTB | 181*VI |
| 544-4/0 | ESTACIONAR NO ACOSTAMENTO | ARTIGO CTB | 181*VII |
| 02/05/0545 | ESTAC CANTEIRO/DIV PISTA | ARTIGO CTB | 181*VIII |
| 02/07/0545 | ESTAC GRAMADO/JARDIM PUB | ARTIGO CTB | 181*VIII |
| 02/06/0545 | ESTACIONAR MARCAS CANALIZ | ARTIGO CTB | 181*VIII |
| 02/03/0545 | ESTAC CICLOVIA/CICLOFAIXA | ARTIGO CTB | 181*VIII |
| 02/02/0545 | ESTACIONAR FAIXA PEDESTRE | ARTIGO CTB | 181*VIII |
| 02/01/0545 | ESTACIONAR NO PASSEIO | ARTIGO CTB | 181*VIII |
| 02/04/0545 | ESTACIONAR ILHAS/REFUGIOS | ARTIGO CTB | 181*VIII |
| 546-0/0 | ESTAC ENTRADA/SAIDA VEIC | ARTIGO CTB | 181*IX |
| 547-9/0 | ESTAC IMPEDE OUTRO VEIC | ARTIGO CTB | 181*X |
| 548-7/0 | ESTACIONAR EM FILA DUPLA | ARTIGO CTB | 181*XII |
| 549-5/0 | ESTACIONA CRUZAMENTO VIAS | ARTIGO CTB | 181*XII |
| 550-9/0 | ESTAC EMBARQ/DESEM PASSAG | ARTIGO CTB | 181*XIII |
| 07/02/0551 | ESTACIONAR NAS PONTES | ARTIGO CTB | 181*XIV |
| 07/03/0551 | ESTACIONAR NOS TUNEIS | ARTIGO CTB | 181*XIV |
| 07/01/0551 | ESTACIONAR NOS VIADUTOS | ARTIGO CTB | 181*XIV |
| 552-5/0 | ESTACIONAR NA CONTRAMAO | ARTIGO CTB | 181*XV |
| 553-3/0 | ESTAC ACLIV/DECLI S/CALCO | ARTIGO CTB | 181*XVI |
| 01/05/0554 | ESTAC-VAGA P/NEC ESPECIAL | ARTIGO CTB | 181*XVII |
| 01/06/0554 | ESTACIONAR VAGA IDOSO | ARTIGO CTB | 181*XVII |
| 01/07/0554 | ESTAC DESACORDO/VAGA CURT | ARTIGO CTB | 181*XVII |
| 01/04/0554 | ESTACIONA LOCAL CARGA/DES | ARTIGO CTB | 181*XVII |

| | | | |
|------------|---------------------------|---------------|-----------|
| 01/03/0554 | ESTACIONA PONTO/VAGA TAXI | ARTIGO CTB | 181*XVII |
| 01/01/0554 | ESTAC DESACORDO SINALIZAC | ARTIGO CTB | 181*XVII |
| 01/02/0554 | ESTAC DESACORDO-ROTATIVO | ARTIGO CTB | 181*XVII |
| 555-0/0 | ESTAC LOCAL/HORA PROIBIDO | ARTIGO CTB | 181*XVIII |
| 556-8/0 | ESTAC/PARA LOC/HORA PROIB | ARTIGO CTB | 181*XIX |
| 557-6/0 | PARAR ESQUINA MENOS DE 5M | ARTIGO CTB | 182*I |
| 558-4/0 | PARAR AFASTADO-50CM A 1M | ARTIGO CTB | 182*II |
| 559-2/0 | PARAR AFASTADO MAIS DE 1M | ARTIGO CTB | 182*III |
| 560-6/0 | PARAR DESACORDO POSICAO | ARTIGO CTB | 182*IV |
| 04/03/0561 | PARA PISTA ROL VIA RAPIDA | ARTIGO CTB | 182*V |
| 04/02/0561 | PARAR PISTA ROLAM RODOVIA | ARTIGO CTB | 182*V |
| 04/01/0561 | PARAR PISTA ROLAM ESTRADA | ARTIGO CTB | 182*V |
| 04/04/0561 | PARAR PISTA ROL VIA ACOST | ARTIGO CTB | 182*V |
| 02/01/0562 | PARAR NO PASSEIO | ARTIGO CTB | 182*VI |
| 02/02/0562 | PARAR FAIXA PEDESTRE | ARTIGO CTB | 182*VI |
| 02/03/0562 | PARAR ILHAS/REFUGIOS | ARTIGO CTB | 182*VI |
| 02/04/0562 | PARAR NO CANTEIRO/PISTA | ARTIGO CTB | 182*VI |
| 02/05/0562 | PARAR MARCAS CANALIZACAO | ARTIGO CTB | 182*VI |
| 563-0/0 | PARAR CRUZAMENTO DE VIAS | ARTIGO CTB | 182*VII |
| 09/01/0564 | PARAR NOS VIADUTOS | ARTIGO CTB | 182*VIII |
| 09/02/0564 | PARAR NAS PONTES | ARTIGO CTB | 182*VIII |
| 09/03/0564 | PARAR NOS TUNEIS | ARTIGO CTB | 182*VIII |
| 565-7/0 | PARAR NA CONTRAMAO | ARTIGO CTB | 182*IX |
| 566-5/0 | PARAR LOCAL/HORA PROIBIDO | ARTIGO CTB | 182*X |

| | | | |
|------------|-------------------------------|---------------|--------|
| 03/01/0567 | PARA FAIXA PEDESTRE-SINAL | ARTIGO CTB | 183 |
| 03/02/0567 | PARA FAIXA PEDEST-ELETRO | ARTIGO CTB | 183 |
| 568-1/0 | FAIXA DIR-NAO P/TIPO VEIC | ARTIGO CTB | 184*I |
| 569-0/0 | FAIXA ESQ-NAO P/TIPO VEIC | ARTIGO CTB | 184*II |
| 570-3/0 | CIRCULA FORA FAIXA DESTIN | ARTIGO CTB | 185*I |
| 571-1/0 | VEIC LENTO-FORA FAIXA DIR | ARTIGO CTB | 185*II |
| 572-0/0 | CONTRAMAO-VIA DUPLO SENTI | ARTIGO CTB | 186*I |
| 573-8/0 | CONTRAMAO-VIA SENTID UNIC | ARTIGO CTB | 186*II |
| 06/01/0574 | TRANSITA LOCAL/HORA PROIB | ARTIGO CTB | 187*I |
| 06/02/0574 | LOCAL/HORA PROIB-RODIZIO | ARTIGO CTB | 187*I |
| 06/03/0574 | LOCAL/HORA PROIB-CAMINHAO | ARTIGO CTB | 187*I |
| 576-2/0 | TRANSITO LADO OUTRO VEIC | ARTIGO CTB | 188 |
| 577-0/1 | NAO DA PASSAGEM- BATEDORES | ARTIGO CTB | 189 |
| 577-0/5 | NAO DA PASSAGE-AMBULANCIA | ARTIGO CTB | 189 |
| 577-0/4 | NAO DA PASSAGE-FISC TRANS | ARTIGO CTB | 189 |
| 577-0/3 | NAO DA PASSAGEM-POLICIA | ARTIGO CTB | 189 |
| 577-0/2 | NAO DA PASSAGEM-BOMBEIROS | ARTIGO CTB | 189 |
| 578-9/0 | SEGUE VEIC SERVICO URGENC | ARTIGO CTB | 190 |
| 579-7/0 | FORCAR PASSAGEM ENTRE VEI | ARTIGO CTB | 191 |
| 580-0/0 | NAO GUARDA DISTANC SEGURA | ARTIGO CTB | 192 |
| 09/07/0581 | TRANSITAR NO ACOSTAMENTO | ARTIGO CTB | 193 |
| 09/08/0581 | TRANSITAR EM PASSARELAS | ARTIGO CTB | 193 |
| 09/06/0581 | TRANSITAR MARCA CANALIZAC | ARTIGO CTB | 193 |
| 09/05/0581 | TRANSITAR ILHAS/REFUGIOS | ARTIGO CTB | 193 |

| | | | |
|------------|-------------------------------|---------------|---------|
| 09/04/0581 | TRANSITA CANTEIRO/PISTA | ARTIGO CTB | 193 |
| 09/03/0581 | TRANSITA GRAMA/JARDIM PUB | ARTIGO CTB | 193 |
| 09/02/0581 | TRANSITAR CICLOVIA/FAIXA | ARTIGO CTB | 193 |
| 09/01/0581 | TRANSITAR CALCADA/PASSEIO | ARTIGO CTB | 193 |
| 582-7/0 | TRANSITAR EM MARCHA A RE | ARTIGO CTB | 194 |
| 583-5/0 | DESOBEDEC AUTORIDAD/AGENT | ARTIGO CTB | 195 |
| 03/01/0584 | NAO INDICA INICIO MARCHA | ARTIGO CTB | 196 |
| 03/02/0584 | NAO INDICAR MANOBRA PARAR | ARTIGO CTB | 196 |
| 03/03/0584 | NAO INDICA MUDANC DIRECAO | ARTIGO CTB | 196 |
| 03/04/0584 | NAO INDICAR MUDANCA FAIXA | ARTIGO CTB | 196 |
| 01/01/0585 | NAO FAIXA P/MANOBRA A ESQ | ARTIGO CTB | 197 |
| 01/02/0585 | NAO FAIXA P/MANOBRA A DIR | ARTIGO CTB | 197 |
| 586-0/0 | NAO DAR PASSAGEM- ESQUERDA | ARTIGO CTB | 198 |
| 587-8/0 | ULTRAPASSAR PELA DIREITA | ARTIGO CTB | 199 |
| 588-6/0 | ULTRAP DIR COLET/ESCOLAR | ARTIGO CTB | 200 |
| 589-4/0 | ULTRAPASS BICICLETA -1,5M | ARTIGO CTB | 201 |
| 590-8/0 | ULTRAPASSAR P/ACOSTAMENTO | ARTIGO CTB | 202*I |
| 06/01/0591 | ULTRAPASSAR EM INTERSECAO | ARTIGO CTB | 202*II |
| 06/02/0591 | ULTRAPASS-PASSAGE D NIVEL | ARTIGO CTB | 202*II |
| 04/01/0592 | ULTRAPASS CONTRAMAO CURVA | ARTIGO CTB | 203*I |
| 04/02/0592 | ULTRAP CONTRAM ACLI/DECLI | ARTIGO CTB | 203*I |
| 593-2/0 | ULTRAP CONTRAM FAIX PEDES | ARTIGO CTB | 203*II |
| 594-0/1 | ULTRAPASS CONTRAMAO PONTE | ARTIGO CTB | 203*III |
| 594-0/2 | ULTRAP CONTRAMAO VIADUTOS | ARTIGO CTB | 203*III |

| | | | |
|------------|-------------------------------|---------------|---------|
| 594-0/3 | ULTRAPASS CONTRAMA TUNEL | ARTIGO CTB | 203*III |
| 09/03/0595 | ULTRAP CONTRAM VEI CRUZAM | ARTIGO CTB | 203*IV |
| 09/04/0595 | ULTRAP CONTRAM VEI IMPEDI | ARTIGO CTB | 203*IV |
| 09/02/0595 | ULTRAP CONTRAM VEI PORTEI | ARTIGO CTB | 203*IV |
| 09/01/0595 | ULTRAP CONTRAMA VEI SINAL | ARTIGO CTB | 203*IV |
| 596-7/0 | ULTRAP CONTRAMA-LINH AMAR | ARTIGO CTB | 203*V |
| 597-5/0 | NAO PARAR P/CRUZAR PISTA | ARTIGO CTB | 204 |
| 598-3/0 | ULTR EM CORTEJO/DESFIL | ARTIGO CTB | 205 |
| 599-1/0 | RETORNO PROIBIDO P/SINAL. | ARTIGO CTB | 206*I |
| 09/01/0600 | RETORNO EM CURVA | ARTIGO CTB | 206*II |
| 09/02/0600 | RETORNO ACLIVE/DECLIVE | ARTIGO CTB | 206*II |
| 09/03/0600 | RETORNO EM PONTES | ARTIGO CTB | 206*II |
| 09/04/0600 | RETORNO EM VIADUTO | ARTIGO CTB | 206*II |
| 09/05/0600 | RETORNO EM TUNEIS | ARTIGO CTB | 206*II |
| 07/03/0601 | RETORNO P/CIMA JARDIM | ARTIGO CTB | 206*III |
| 07/06/0601 | RETORNO FAIXA VEI N MOTOR | ARTIGO CTB | 206*III |
| 07/04/0601 | RETORNO P/ CIMA CANTEIRO | ARTIGO CTB | 206*III |
| 07/01/0601 | RETORNO P/CIMA CALCADA | ARTIGO CTB | 206*III |
| 07/05/0601 | RETORNO P/CIMA FAIXA PEDE | ARTIGO CTB | 206*III |
| 07/02/0601 | RETORNO P/CIMA ILHA/REFUG | ARTIGO CTB | 206*III |
| 602-5/0 | RETORNO INTERSECOES- CONTR | ARTIGO CTB | 206*IV |
| 603-3/0 | RETORNO PREJUDIC.CIRC/SEG | ARTIGO CTB | 206*V |
| 01/01/0604 | CONVERSAOPROIBIDA A DIREI | ARTIGO CTB | 207 |
| 01/02/0604 | CONVERSAOPROIBIDA A ESQUE | ARTIGO CTB | 207 |

| | | | |
|------------|------------------------------|---------------|---------|
| 605-0/1 | SINAL VERMELHO SEMAFORO | ARTIGO CTB | 208 |
| 605-0/2 | AVANCAR SINAL PARADA OBRI | ARTIGO CTB | 208 |
| 605-0/3 | SINAL VERMELHO/FISC. ELET | ARTIGO CTB | 208 |
| 08/03/0606 | N EFETUAR PAGAMEN PEDAGIO | ARTIGO CTB | 209 |
| 08/01/0606 | TRANSPOR BLOQUEIO VIARIO | ARTIGO CTB | 209 |
| 08/02/0606 | DEIXAR ENTRAR PESAGEM VEI | ARTIGO CTB | 209 |
| 607-6/0 | TRANSPOR BLOQUEIO POLICIA | ARTIGO CTB | 210 |
| 04/02/0608 | ULTRVEIC FILA PARADO CANC | ARTIGO CTB | 211 |
| 04/03/0608 | ULTRVEIC FILA BLOQ VIARIO | ARTIGO CTB | 211 |
| 04/04/0608 | ULTRAVEIC PARADO QQ OBST. | ARTIGO CTB | 211 |
| 04/01/0608 | ULTRVEIC FILA SINAL LUMIN | ARTIGO CTB | 211 |
| 609-2/0 | NAO PARAR EM LINHA FERREA | ARTIGO CTB | 212 |
| 610-6/0 | NAO PARAR AGRUP. PESSOAS | ARTIGO CTB | 213*I |
| 611-4/0 | NAO PARAR AGRUP. VEICULOS | ARTIGO CTB | 213*II |
| 612-2/0 | NAO DAR PREF.P/PEDEST/VEI | ARTIGO CTB | 214*I |
| 613-0/0 | NAO AGUARDAR PASSAGEM PED | ARTIGO CTB | 214*II |
| 614-9/0 | N PREFDEFIC/CRIA/IDO/GEST | ARTIGO CTB | 214*III |
| 615-7/0 | NAO AGUARD.TRAVESSIA PEDE | ARTIGO CTB | 214*IV |
| 616-5/0 | NAO DAR PREFPED/VIA TRANS | ARTIGO CTB | 214*V |
| 03/02/0617 | DEIXAR DE DAR PREFERENCIA | ARTIGO CTB | 215,I,A |
| 03/03/0617 | DEIXAR DE DAR PREFERENCIA | ARTIGO CTB | 215,I,B |
| 03/01/0617 | DEIXAR DE DAR PREFERENCIA | ARTIGO CTB | 215,I,A |
| 618-1/0 | DEIXAR DE DAR PREFERENCIA | ARTIGO CTB | 215,II |
| 619-0/0 | E/S PEDVEIS/SEG.AREALIND. | ARTIGO CTB | 216 |

| | | | |
|------------|------------------------------|---------------|-------------|
| 620-3/0 | E/S FILA ESTACNPREFPEDVEI | ARTIGO CTB | 217 |
| 625-4/0 | VELOC.INFERIOR50% DA MAX. | ARTIGO CTB | 219 |
| 626-2/0 | NREDUZ-PASSEATADESFIE... | ARTIGO CTB | 220*I |
| 627-0/0 | NREDUZ-SINAL AGENTE TRANS | ARTIGO CTB | 220*II |
| 09/01/0628 | NREDUZ VELOC.GUIA CALCADA | ARTIGO CTB | 220*III |
| 09/02/0628 | NREDUZ VELOC. ACOSTAMENTO | ARTIGO CTB | 220*III |
| 629-7/0 | NREDUZVELOC.INTERS.NSINAL | ARTIGO CTB | 220*IV |
| 630-0/0 | NREDUZ-VELOCRURAL S/CERCA | ARTIGO CTB | 220*V |
| 631-9/0 | NREDUZ VELOC.CURVAPEQRAIO | ARTIGO CTB | 220*VI |
| 632-7/0 | NREDUZ SINAL.OBRAS TRAB. | ARTIGO CTB | 220*VII |
| 633-5/0 | NREDUZCHUV.NEB.CER.VENT. | ARTIGO CTB | 220*VIII |
| 634-3/0 | NAO REDUZ S/VISIBILIDADE | ARTIGO CTB | 220*IX |
| 635-1/0 | NREDUZPAV.ESCOR/DEF/AVAR. | ARTIGO CTB | 220*X |
| 636-0/0 | N REDUZ VELOC ANIMAIS PIS | ARTIGO CTB | 220*XII |
| 637-8/0 | NAO REDUZ VELOC.DECLIVE | ARTIGO CTB | 220*XII |
| 638-6/0 | NAO REDUZ-ULTRAP.CICLISTA | ARTIGO CTB | 220*XIII |
| 04/01/0639 | NAO REDUZ VELOC. ESCOLA | ARTIGO CTB | 220*XIV |
| 04/02/0639 | NAO REDUZ VELOC.HOSPITAL | ARTIGO CTB | 220*XIV |
| 04/03/0639 | N REDUZ EMB/DESEMB PASSAG | ARTIGO CTB | 220*XIV |
| 04/04/0639 | N REDUZ VELOCMOVIM.PEDEST | ARTIGO CTB | 220*XIV |
| 640-8/0 | PLACAS DESACORDO-CONTRAN | ARTIGO CTB | 221 |
| 641-6/0 | CONFEC/DIST PLACA N AUTOR | ARTIGO CTB | 221 (UNICO) |
| 642-4/0 | NLIG.SINALVERM.EMERGPARD | ARTIGO CTB | 222 |
| 02/01/0643 | FAROL DESREGULADO | ARTIGO CTB | 223 |

| | | | |
|------------|---------------------------|---------------|---------|
| 02/02/0643 | LUZ ALTA PERTURB.VISAO | ARTIGO CTB | 223 |
| 644-0/0 | UTILIZACAO DE LUZ ALTA | ARTIGO CTB | 224 |
| 09/01/0645 | VIA NAO SINAL-VEIC PARADO | ARTIGO CTB | 225*I |
| 09/02/0645 | NSINAL.VIA ACOSTAMENTO | ARTIGO CTB | 225*I |
| 646-7/0 | VIA NAO SINAL-CARG.DERRAM | ARTIGO CTB | 225*II |
| 647-5/0 | NAO RETIRA OBJETO P/SINAL | ARTIGO CTB | 226 |
| 648-3/0 | BUZINA-NAO TOQUE BREVE | ARTIGO CTB | 227*I |
| 649-1/0 | BUZINA-PROLONG/SUCCESSIVO | ARTIGO CTB | 227*II |
| 650-5/0 | BUZINA-ENTRE 22H E 6H | ARTIGO CTB | 227*III |
| 651-3/0 | BUZINA-LOC/HORA PROIBIDO | ARTIGO CTB | 227*IV |
| 652-1/0 | BUZINA-DESACORDO CONTRAN | ARTIGO CTB | 227*V |
| 653-0/0 | SOM-DESACORDO CONTRAN | ARTIGO CTB | 228 |
| 654-8/0 | ALARME/SOM DESAC. CONTRAN | ARTIGO CTB | 229 |
| 06/01/0655 | CONDVEICLACREVIOLADOFALS. | ARTIGO CTB | 230*I |
| 06/02/0655 | CONDVEICCHASSIViolADOFALS | ARTIGO CTB | 230*I |
| 06/03/0655 | CONDVEICSELOVIOLADOFALS. | ARTIGO CTB | 230*I |
| 06/04/0655 | CONDVEICPLACA VIOLADAFALS | ARTIGO CTB | 230*I |
| 06/05/0655 | CONDVEICQQELEMVIOL.FALS. | ARTIGO CTB | 230*I |
| 656-4/0 | PASSAG.COMPARTIM. CARGA | ARTIGO CTB | 230*II |
| 657-2/0 | VEICULO COM ANTI-RADAR | ARTIGO CTB | 230*III |
| 658-0/0 | VEIC.SEM PLACAS IDENTIFIC | ARTIGO CTB | 230*IV |
| 09/01/0659 | COND.VEIC.SEM REGISTRO | ARTIGO CTB | 230*V |
| 09/02/0659 | COND.VEIC.SEM LICENCIAMEN | ARTIGO CTB | 230*V |
| 660-2/0 | VEIC.PLACA ILEGIVEL/VISIB | ARTIGO CTB | 230*VI |

| | | | |
|------------|---------------------------|---------------|------------|
| 661-0/2 | COND.VEIC.CARAC.ALTERADA | ARTIGO CTB | 230*VII |
| 661-0/1 | COND.VEIC.COR ALTERADA | ARTIGO CTB | 230*VII |
| 662-9/0 | VEIC.SEM INSP.SEGUR.OBRIG | ARTIGO CTB | 230*VIII |
| 07/01/0663 | VEIC.SEM EQUIP.OBRIG. | ARTIGO CTB | 230*IX |
| 07/02/0663 | VEIC.EQUIPOBRIG.INEF/INOP | ARTIGO CTB | 230*IX |
| 664-5/0 | EQUIP.DESACORDO CONTRAN | ARTIGO CTB | 230*X |
| 03/01/0665 | COND. VEIC.DESCARGA LIVRE | ARTIGO CTB | 230*X I |
| 03/02/0665 | VEICSILENC.DEFE/DEFI/INOP | ARTIGO CTB | 230*X I |
| 666-1/0 | EQUIP/ACESSORIO PROIBIDO | ARTIGO CTB | 230*X II |
| 667-0/0 | VEIC.ILUMINA/SINAL ALTER. | ARTIGO CTB | 230*X III |
| 668-8/0 | REGISTRADOR VICIADO/DEFEI | ARTIGO CTB | 230*X IV |
| 06/02/0669 | INS.PARA-BRISA/TRAS/PINTA | ARTIGO CTB | 230*X V |
| 06/01/0669 | INS.PARA-BRISA/TRAS/AFIXA | ARTIGO CTB | 230*X V |
| 670-0/0 | VIDRO/TOT/PAR/PELIC | ARTIGO CTB | 230*X VI |
| 671-8/0 | VEIC.CORTINA/PERSIANA FEC | ARTIGO CTB | 230*X VII |
| 06/01/0672 | VEIC.MAU ESTADO CONSERVAC | ARTIGO CTB | 230*X VIII |
| 06/02/0672 | VEI.REPROV/INSPE/SEGUR. | ARTIGO CTB | 230*X VIII |
| 06/03/0672 | VEI.REPROV/EMISS.POLU.RUI | ARTIGO CTB | 230*X VIII |
| 673-4/0 | CHUVA-S/ACIONAR LIMPADOR | ARTIGO CTB | 230*X IX |
| 674-2/0 | SEM AUTOR.COND.ESCOLARES | ARTIGO CTB | 230*X X |
| 675-0/0 | FALTA INSCRICAO TARA-CTB | ARTIGO CTB | 230*X XI |
| 676-9/0 | COND.VEIC.DEFEITO ILUMINA | ARTIGO CTB | 230*X XII |
| 677-7/0 | VEIC.DANIF.VIA/INST/EQUIP | ARTIGO CTB | 231*I |
| 05/03/0678 | TRANSIT.ARRASTANDO CARGA | ARTIGO CTB | 231*II*A |

| | | | |
|------------|---------------------------|---------------|-------------------|
| 05/01/0678 | TRANSIT. DERRAMA. CARGA | ARTIGO CTB | 231*II*A |
| 05/02/0678 | TRANSIT. LANCANDO CARGA | ARTIGO CTB | 231*II*A |
| 679-3/0 | DERRAMA/LANC/COMBUSTIVEL | ARTIGO CTB | 231*II*B |
| 680-7/0 | DERRAMA/LANC/ARRAST OBJE. | ARTIGO CTB | 231*II*C |
| 681-5/0 | FUM.GAS/PARTI-DES.CONTRAN | ARTIGO CTB | 231*III |
| 03/01/0682 | DIMENS/CARGA SUP LIM.AUTO | ARTIGO CTB | 231*IV |
| 03/02/0682 | DIMENSAO/CARGA/SUP/SINAL. | ARTIGO CTB | 231*IV |
| 01/01/0683 | TRANSITAR EXC. PESO PBT | ARTIGO CTB | 231*V |
| 01/02/0683 | TRANSITAR EXC.PESO- EIXO | ARTIGO CTB | 231*V |
| 01/03/0683 | TRANS. EXC.PESO PBT/EIXO | ARTIGO CTB | 231*V |
| 684-0/1 | VEIC.DESAC.AUTOR.DIM.EXC. | ARTIGO CTB | 231*VI |
| 684-0/2 | VEIC.DESAC.VENCI.DIM.EXC. | ARTIGO CTB | 231*VI |
| 685-8/0 | TRANSIT.LOTACAO EXCEDENTE | ARTIGO CTB | 231*VII |
| 06/02/0686 | TRANS.REMUNE.BENS.S/LICEN | ARTIGO CTB | 231*VIII |
| 06/01/0686 | TRANS.REMUNE.PESS.S/LICEN | ARTIGO CTB | 231*VIII |
| 04/01/0687 | VEIC.DESLIG EM DECLIVE | ARTIGO CTB | 231*IX |
| 04/02/0687 | VEIC.DESENG. EM DECLIVE | ARTIGO CTB | 231*IX |
| 688-2/0 | EXCEDE CMT ATE 600 KG | ARTIGO CTB | 231*X |
| 689-0/0 | EXCEDE CMT- 601 A 1000 KG | ARTIGO CTB | 231*X |
| 690-4/0 | EXCEDE CMT ACIMA 1000 KG | ARTIGO CTB | 231*X |
| 691-2/0 | SEM DOCTOS PORTE OBRIGAT. | ARTIGO CTB | 232 |
| 692-0/4 | VEIC SEM REGISTRO 30 DIAS | ARTIGO CTB | 233 C/C 123 IV |
| 09/01/0693 | FALSIFICAR DOCTO HABILIT. | ARTIGO CTB | 234 |
| 09/02/0693 | ADULTERAR DOCTO HABILIT. | ARTIGO CTB | 234 |

| | | | |
|------------|---------------------------|---------------|-------------|
| 09/03/0693 | FALSIFICAR DOCTO VEICULO | ARTIGO CTB | 234 |
| 09/04/0693 | ADULTERAR DOCTO VEICULO | ARTIGO CTB | 234 |
| 07/03/0694 | CONDUZ CARGA PARTE EXT. | ARTIGO CTB | 235 |
| 07/02/0694 | CONDUZ ANIMAIS PARTE EXT. | ARTIGO CTB | 235 |
| 07/01/0694 | CONDUZ PESSOAS PARTE EXT. | ARTIGO CTB | 235 |
| 695-5/0 | REBOCA CABO FLEXIVE/CORDA | ARTIGO CTB | 236 |
| 696-3/0 | VEIC.DESAC. ESPEC/IDENT | ARTIGO CTB | 237 |
| 697-1/0 | RECUSA ENTREGA DOCTOS | ARTIGO CTB | 238 |
| 698-0/0 | RETIRA VEIC. RETIDO P/REG | ARTIGO CTB | 239 |
| 699-8/0 | NAO DAR BAIXA DE VEICULO | ARTIGO CTB | 240 |
| 05/01/0700 | N ATUALIZAR CADASTRO VEI. | ARTIGO CTB | 241 |
| 05/02/0700 | N ATUALIZAR CADASTRO HAB. | ARTIGO CTB | 241 |
| 03/01/0701 | FALSA DECLA.ENDE.REG.LIC. | ARTIGO CTB | 242 |
| 03/02/0701 | FALSA DECLA.END.HABILITAC | ARTIGO CTB | 242 |
| 702-1/0 | NAO COMUNICAR PERDA TOTAL | ARTIGO CTB | 243 |
| 703-0/3 | MOTO S/VESTUARIO CONTRAN | ARTIGO CTB | 244*I |
| 703-0/1 | MOTO-SEM CAPACETE | ARTIGO CTB | 244*I |
| 08/01/0704 | PASSAG.MOTO S/CAPACETE | ARTIGO CTB | 244*II |
| 08/03/0704 | PASSAG.MOTO FORA ASSENTO | ARTIGO CTB | 244*II |
| 06/01/0705 | COND.MOTO-MALAB.1 RODA | ARTIGO CTB | 244*III |
| 06/02/0705 | COND.CICLO-MALAB.1 RODA | ARTIGO CTB | 244*III*(1* |
| 706-4/0 | COND.MOTO-FAROL APAGADO | ARTIGO CTB | 244*IV |
| 02/01/0707 | MOTO-CRIANCA MENOR 07ANOS | ARTIGO CTB | 244*V |
| 02/02/0707 | MOTO-CRIANCA S/SEGURANCA | ARTIGO CTB | 244*V |

| | | | |
|------------|------------------------------|---------------|------------------|
| 708-0/0 | COND.MOTO-REBOCA OUT VEIC | ARTIGO CTB | 244*VI |
| 09/01/0709 | COND.MOTO-S/SEGURAR 2MAOS | ARTIGO CTB | 244*VII |
| 09/02/0709 | COND.CICLO-S/SEGURA 2MAOS | ARTIGO CTB | 244*VII*(1* |
| 02/03/0710 | CON.CICLOC-DESAC ART.139 | ARTIGO CTB | 244*VIII |
| 02/01/0710 | COND.MOTO-C/CARGA INCOMP. | ARTIGO CTB | 244*VIII |
| 02/02/0710 | COND.CICLOC/CARGA INCOMP. | ARTIGO CTB | 244*VIII E(1* |
| 711-0/0 | CONDUZ PASSAG.FORA GARUPA | ARTIGO CTB | 244*(1* *A |
| 09/01/0712 | COND.CICLO VIA RAPIDA/ROD | ARTIGO CTB | 244*(1* *B |
| 09/02/0712 | COND.CICLOMOTOR VIA RAPID | ARTIGO CTB | 244*(1* *E(2* |
| 09/03/0712 | COND.CICLO RODOVIA | ARTIGO CTB | 244*(2 |
| 713-7/0 | COND.CICLO CRIANCA S/COND | ARTIGO CTB | 244*(1* *C |
| 714-5/0 | UTILIZAR VIA P/DEPOSITO | ARTIGO CTB | 245 |
| 03/01/0715 | NAO SINALIZAR OBSTACULO | ARTIGO CTB | 246 |
| 03/02/0715 | OBSTACULIZAR VIA S/AGRAV. | ARTIGO CTB | 246 |
| 01/01/0716 | N SINAL.OBST.VIA/AGRAV.2 | ARTIGO CTB | 246 |
| 01/02/0716 | OBSTACULIZAR VIA AGRAV 2 | ARTIGO CTB | 246 |
| 717-0/1 | NAO SINALIZAR OBSTACULO | ARTIGO CTB | 246 |
| 717-0/2 | OBSTACULIZAR VIA AGRAV 3 | ARTIGO CTB | 246 |
| 08/01/0718 | NAO SINALIZAR OBST.AGRAV4 | ARTIGO CTB | 246 |
| 08/02/0718 | OBSTACULIZAR VIA AGRAV 4 | ARTIGO CTB | 246 |
| 06/02/0719 | OBSTACULIZAR VIA AGRAV 5 | ARTIGO CTB | 246 |
| 06/01/0719 | NAO SINALIZAR OBST.AGRAV5 | ARTIGO CTB | 246 |
| 720-0/1 | COND.VEIC.TRACAO HUMANA | ARTIGO CTB | 247 |
| 720-0/2 | COND.VEIC.TRACAO ANIMAL | ARTIGO CTB | 247 |

| | | | |
|------------|---------------------------|---------------|---------|
| 721-8/0 | EXCEDE CARGA-PASSA.ART109 | ARTIGO CTB | 248 |
| 06/01/0722 | LUZ APAGADANOIT-VEI.PARA. | ARTIGO CTB | 249 |
| 06/02/0722 | LUZ APAGADNOIT-CARGA DESC | ARTIGO CTB | 249 |
| 723-4/0 | S/LUZ BAIXA DURANTE NOITE | ARTIGO CTB | 250*I*A |
| 02/01/0724 | SEM LUZ BAIXA TUNEL | ARTIGO CTB | 250,I,B |
| 02/02/0724 | SEM LUZ BAIXA NA RODOVIA | ARTIGO CTB | 250,I,B |
| 725-0/0 | S/LUZ BAIXA-VEIC.COL.PASS | ARTIGO CTB | 250*I*C |
| 726-9/0 | S/LUZ BAIXA-CLICLOMOTOR | ARTIGO CTB | 250*I*D |
| 727-7/0 | S/LUZ SOB CHUVA/NEBLINA | ARTIGO CTB | 250*II |
| 728-5/0 | PLACA TRASEIRA S/ILUMINAC | ARTIGO CTB | 250*III |
| 729-3/0 | USO INDEVIDO-PISCA-ALERTA | ARTIGO CTB | 251*I |
| 730-7/0 | TROCA LUZ ALTA/BAIXA | ARTIGO CTB | 251*II |
| 731-5/0 | DIRIGIR C/BRACO PARA FORA | ARTIGO CTB | 252*I |
| 03/01/0732 | TRANSP.PESS. BRACO/PERNAS | ARTIGO CTB | 252*II |
| 03/02/0732 | TRANSP.ANIM. BRACO/PERNAS | ARTIGO CTB | 252*II |
| 03/03/0732 | TRANSP.VOLUM.BRACO/PERNAS | ARTIGO CTB | 252*II |
| 733-1/0 | DIRIG.C/INCAP.FIS/MENTAL | ARTIGO CTB | 252*III |
| 734-0/0 | DIRIGIR SEM CALCADO FIRME | ARTIGO CTB | 252*IV |
| 735-8/0 | DIRIGIR C/APENAS UMA MAO | ARTIGO CTB | 252*V |
| 06/02/0736 | DIRIG.VEI.TELEFONECELULAR | ARTIGO CTB | 252*VI |
| 06/01/0736 | DIRIG.FONE OUVI/APAR.SON. | ARTIGO CTB | 252*VI |
| 737-4/0 | BLOQUEAR VIA COM VEICULO | ARTIGO CTB | 253 |
| 738-2/0 | PEDESTRE-ANDA/PARA PISTA | ARTIGO CTB | 254*I |
| 739-0/1 | PEDESTRE-CRUZA PISTA-VIAD | ARTIGO CTB | 254*II |

| | | | |
|------------|---------------------------|---------------|--------------------|
| 739-0/2 | PEDESTRE-CRUZA PISTA-PONT | ARTIGO CTB | 254*II |
| 739-0/3 | PEDEST-CRUZA PISTA TUNEIS | ARTIGO CTB | 254*II |
| 740-4/0 | PEDESTRE-AREA CRUZAMENTO | ARTIGO CTB | 254*III |
| 741-2/0 | PEDESTRE-PERTUBA TRANSITO | ARTIGO CTB | 254*IV |
| 742-0/1 | PEDESTRE-ANDA FORA FAIXA | ARTIGO CTB | 254*V |
| 742-0/2 | PEDEST-ANDA FORA PASSAREL | ARTIGO CTB | 254*V |
| 742-0/3 | PEDES-ANDA FORA PASS.AREA | ARTIGO CTB | 254*V |
| 742-0/4 | PEDES-ANDA FORA PASS.SUBT | ARTIGO CTB | 254*V |
| 743-9/0 | PEDESTRE-DESOBEDECE SINAL | ARTIGO CTB | 254*VI |
| 07/01/0744 | BICIC.EM PASSEIO NAO PERM | ARTIGO CTB | 255 |
| 07/02/0744 | CONDUZIR BICIC.AGRESSIVA | ARTIGO CTB | 255 |
| 745-5/0 | EXC.VELOC.ATE 20%MAX | ARTIGO CTB | 218*I |
| 746-3/0 | EXC.VELOC.DE 20 A 50% MAX | ARTIGO CTB | 218*II |
| 747-1/0 | EXC.VELOC.ALEM 50%MAX | ARTIGO CTB | 218*III |
| 748-0/1 | APROVAR SEM ANUENCIA | ARTIGO CTB | 93 C/C 95, § 4º |
| 748-0/2 | APROVAR S/ ESTACIONAMENTO | ARTIGO CTB | 93 C/C 95, § 4º |
| 749-8/0 | NAO SINALIZA OBSTACULO | ARTIGO CTB | 94 |
| 750-1/0 | UTILIZAR ONDULACAO | ARTIGO CTB | 94, § UNICO |
| 751-0/1 | INICIAR OBRA PERTUBE | ARTIGO CTB | 95 |
| 751-0/2 | INICIAR EVENTO PERTUBE | ARTIGO CTB | 95 |
| 08/01/0752 | NAO SINALIZAR OBRA | ARTIGO CTB | 95, § 1º |
| 08/02/0752 | NAO SINALIZAR EVENTO | ARTIGO CTB | 95, § 1º |
| 753-6/0 | NAO AVISAR CAMINHO ALTERN | ARTIGO CTB | 95, § 2º |
| 04/04/0754 | RECUSA EXIBICAO LIVRO | ARTIGO CTB | 330, § 5º |

| | | | |
|------------|---------------------------|---------------|--------------------|
| 04/03/0754 | FRAUDE ESCRITURACAO LIVRO | ARTIGO CTB | 330, § 5º |
| 04/01/0754 | FALTA ESCRITURACAO LIVRO | ARTIGO CTB | 330, § 5º |
| 04/02/0754 | ATRASO ESCRITURACAO LIVRO | ARTIGO CTB | 330, § 5º |
| 02/01/0755 | COND.MOTOC DESAC ART 139 | ARTIGO CTB | 244*IX |
| 02/02/0755 | COND.MOTOC DESC.NORMAS | ARTIGO CTB | 244*IX |
| 756-0/0 | COND VEIC PASSAG OU CARGA | ARTIGO CTB | 230 ,XXIII |
| 757-9/0 | RECUSA PROC. ART. 277 CTB | ARTIGO CTB | 277 §3º C/C 165 |
| 758-7/0 | TRANSITAR VIA TRANSP PUB | ARTIGO CTB | 184,III |
| 759-5/0 | REALIZA COBRANCA TARIFA | ARTIGO CTB | 252,VII |
| 760-9/0 | ORGANIZAR CONDUPTAS 253-A | ARTIGO CTB | 253-A, § 1º |
| 07/03/0761 | USAR VEICULO PERTURBAR | ARTIGO CTB | 253-A |
| 07/01/0761 | USAR VEICULO INTERROMPER | ARTIGO CTB | 253-A |
| 07/02/0761 | USAR VEICULO RESTRINGIR | ARTIGO CTB | 253-A |

Fonte: Sistema de Infrações de Trânsito – SIT, 2017.