

**FACULDADE VALE DO CRICARÉ  
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO SOCIAL,  
EDUCAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**RAFAELA MONTEVERDE DE AZEVEDO**

**A PERCEPÇÃO DOS ALUNOS SOBRE O CURSO DE RECICLAGEM  
PARA MOTORISTA INFRATOR NA CIDADE DE LINHARES-ES**

**SÃO MATEUS  
2016**

**RAFAELA MONTEVERDE DE AZEVEDO**

**A PERCEÇÃO DOS ALUNOS SOBRE O CURSO DE RECICLAGEM  
PARA MOTORISTA INFRATOR NA CIDADE DE LINHARES-ES**

Dissertação apresentada à Faculdade Vale do Cricaré, para obtenção do título de Mestre Profissional em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional.

Área de Concentração: Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Luciana Moura.

**SÃO MATEUS**

**2016**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na publicação

Mestrado Profissional em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional

Faculdade Vale do Cricaré – São Mateus - ES

A994p

AZEVEDO, Rafaela Monteverde de.

A percepção dos alunos sobre o curso de reciclagem para motorista infrator na cidade de Linhares - ES. / Rafaela Monteverde de Azevedo – São Mateus - ES, 2016.

79 f.: il.

Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional) – Faculdade Vale do Cricaré, São Mateus - ES, 2016.

Orientação: Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. Luciana Moura.

1. Transito. 2. Curso de reciclagem. 3. Motorista infrator. I.  
Título.

CDD: 343.0946

---

Rafaela Monteverde de Azevedo

**A PERCEPÇÃO DOS ALUNOS SOBRE O CURSO DE  
RECICLAGEM PARA MOTORISTA INFRATOR NA CIDADE DE  
LINHARES – ES**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional da Faculdade Vale do Cricaré (FVC) como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional, na área de concentração Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Regional.

Aprovada em 13 de Agosto de 2016.

**COMISSÃO EXAMINADORA**



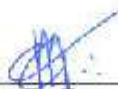
---

Prof. Dra. Luciana Teles Moura  
Faculdade Vale do Cricaré (FVC)  
Orientadora



---

Prof. Dr. Edmar Reis Thiengo  
Faculdade Vale do Cricaré (FVC)



---

Prof. Dr. Laercio Francisco Cattaneo  
Faculdade Pitágoras – Linhares - ES

A todos aos meus familiares e amigos que acreditaram no meu sonho.

Dedico!

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, autor e consumidor da minha vida, por me conceder saúde e sabedoria.

À Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Luciana Moura, pela grande contribuição e paciência na orientação deste trabalho.

Agradeço essa conquista à minha mãe, Edna, que me incentivou com apoio incondicional e me ajudou a dar o primeiro passo para a realização desse sonho.

Ao meu pai, José Carlos, e irmão, Henrique, que sempre acreditaram em mim, dando-me força e incentivo.

Ao meu tio, Basílio, que sempre esteve comigo em cada etapa desse curso, apoiando-me e se alegrando com os sucessos.

Aos colegas de viagem: André, Eraldo, Felipe, Francine e Nádia, pela grande parceria e pelos bons momentos vividos.

Aos professores do curso de Mestrado da Faculdade Vale do Cricaré, que muito contribuíram para a minha formação.

À equipe de apoio pedagógico, na pessoa de Luzinete e Rúbia.

Assim, só foi possível ser realizada esta pesquisa graças à amabilidade e disponibilidade de várias pessoas, de forma direta e indireta, às quais manifesto os meus sinceros e reconhecidos agradecimentos.

A todos, muito Obrigado!

## RESUMO

AZEVEDO, Rafaela Monteverde de. **A percepção dos alunos sobre o curso de reciclagem para motorista infrator na cidade de Linhares-ES**. Dissertação de Mestrado - Faculdade Vale do Cricaré, São Mateus, 2016.

Debate-se o Curso de Reciclagem para Motorista Infrator, obrigatório como punição a ser realizada pelos motoristas infratores, de acordo com as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e, em especial, dos Artigos 261 e 268 do referido código. Vivendo em uma sociedade em que muitas pessoas aproveitam as situações para obter vantagens sobre as outras, deve-se analisar qual o verdadeiro fundamento do curso de reciclagem, ele está fundamentado na reciclagem dos conhecimentos sobre o trânsito ou apenas proporcionando um processo preventivo quanto ao cometimento de infrações. O objetivo deste trabalho é investigar se os candidatos que realizaram o curso para motorista infrator cometeram as infrações ou se eles assumiram a pontuação para favorecer algum amigo ou parente ou até mesmo por desconhecer as leis de trânsito. As informações foram adquiridas no último dia de cumprimento do Curso de Reciclagem para Motorista Infrator na cidade de Linhares-ES por meio de questionários, os quais foram entregues pelos instrutores aos alunos e preenchidos conforme a percepção de cada um das quatro turmas, com um total de 75 alunos matriculados. Neles, pôde-se analisar o perfil dos condutores do município de Linhares e, dentre outros resultados, que os homens cometem mais infrações do que às mulheres. Para haver maior segurança e diminuir o índice de violência no trânsito, é necessário empreender esforços que visem a valorizar a vida humana, assim como políticas públicas efetivas para que o indivíduo procure preservar sua própria vida, adequando-a ao comportamento na condução de veículos em vias públicas. Portanto, a educação para o trânsito tem seu papel importante no desenvolvimento de ações corretas para a prática do trânsito, importando-se com o cidadão, preparando-o para o exercício da cidadania, a valorização e a promoção da vida.

**Palavras-chave:** Trânsito. Curso de Reciclagem. Motorista infrator. Percepção.

## ABSTRACT

AZEVEDO, Rafaela Monteverde de. **The perception of students on the refresher course for offending driver in the city of Linhares-ES.** Masters Dissertation - Faculdade Vale do Cricaré, São Mateus, 2016.

Is debated the Recycling Course for Driver Offender, required as a punishment to be carried out by offending drivers, according to the Resolutions of the National Traffic Council (CONTRAN) and the Brazilian Traffic Code (CTB), and especially the articles 261 and 268 of the mentioned code. Living in a society where many people take advantage from a situation to gain advantage over others, the real fundament of the recycling course must be analyzed, it is based on a course to recycle the knowledge about traffic or just providing a preventive process regarding the execution of infractions. This study's goal is to investigate if the candidates who took the course for driver offender, executed the infractions or if they took the score to favor a friend or relative or even by ignoring traffic laws. The data were acquired on the last day of fulfillment of the Recycling Course for Driver Offender in the city of Linhares-ES through questionnaires that instructors gave students and they were filled according to the perception of each, and included four classes, with a total of 75 students enrolled. In them it was possible to analyze the profile of Linhares municipality of drivers and, among other results, that men commit more violations against women. To be more security and reduce violence rate in traffic, it is necessary to make efforts aimed at enhancing human life, as well as effective public policies, so that the individual seek to preserve his own life , adapting his life to the driving behavior of vehicles public roads. Therefore, traffic education, has its important role in the development of correct actions for the practice of traffic, caring citizens , preparing them for citizenship , appreciation and promotion of life.

**Key words:** Traffic. Recycling Course. Driver ofender. Perception.



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01	- Quantidade de infrações cometidas no período de 2007 a 2014 no Espírito Santo.....	43
Gráfico 02	- Quantidade de infrações cometidas no período de 2007 a 2014 em Linhares-ES.....	44
Gráfico 03	- Quantidade de mortos nas estradas do Espírito Santo no período de 2007 a 2014.....	45
Gráfico 04	Idade dos Motoristas Infratores.....	51
Gráfico 05	Tempo de Habilitação.....	52
Gráfico 06	- Por que os condutores estão fazendo o curso?.....	53
Gráfico 07	- Primeira vez que está fazendo o curso?.....	54
Gráfico 08	- Acredita na mudança de comportamento do motorista após o curso?.....	54
Gráfico 09	- Conhecimentos das regras do Código de Trânsito Brasileiro.....	55
Gráfico 10	- A que se atribui o número de acidentes de trânsito? .....	55
Gráfico 11	- Motivos da suspensão por apenas uma fração.....	57
Gráfico 12	- O que pode ser feito em prol de um trânsito mais seguro?.....	57

## LISTA DE SIGLAS

AI	- Auto de Infração
CETTRAN	- Conselho Estadual de Trânsito
CFC	- Centros de Formação de Condutores
CNH	- Carteira Nacional de Habilitação
CNT	- Código Nacional de Trânsito
CONTRAN	- Conselho Nacional de Trânsito
CONTRANDIFE	- Conselho de Trânsito do Distrito Federal
CTB	- Código de Trânsito Brasileiro
DAMS	- Despesas Médicas e Suplementares
DENATRAN	- Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	- Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo
DPVAT	- Seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
JARI	- Junta Administrativa de Recursos de Infrações
OMS	- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE
PPD	- Permissão para Dirigir
PRF	- Polícia Rodoviária Federal
UFIR	- Unidade Fiscal de Referência

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>2 REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....	17
2.1 HISTÓRIA DO TRÂNSITO E DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	17
2.2 INFRAÇÕES DE TRÂNSITO.....	19
<b>2.2.1 Recurso de Infrações de Trânsito</b> .....	26
2.3 LEI SECA.....	27
2.4 SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR.....	31
2.5 CURSO DE RECICLAGEM PARA MOTORISTA INFRATOR.....	33
2.6 A PERCEPÇÃO DO CURSO DE RECICLAGEM NA VISÃO DOS MOTORISTAS DA CIDADE DE CURITIBA.....	36
2.7 EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO.....	37
2.8 INSTRUTOR DE TRÂNSITO.....	41
2.9 ESTATÍSTICAS DE TRÂNSITO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO.....	42
<b>3 METODOLOGIA</b> .....	47
3.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	47
3.2 PROCEDIMENTOS DA PESQUISA.....	48
3.3 LOCAL DA PESQUISA.....	49
3.4 DESCRIÇÕES DOS INDIVÍDUOS PARTICIPANTES DA PESQUISA.....	49
3.5 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS.....	49
<b>4 RESULTADOS E DISCUSSÕES</b> .....	51
4.1 MOTORISTAS INFRADORES.....	51
4.2 INSTRUTORES TEÓRICOS DE TRÂNSITO.....	58
4.3 DISCUSSÕES.....	59
<b>5 CONCLUSÃO</b> .....	61
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	63
<b>APÊNDICES</b> .....	66
APÊNDICE A - Questionário para Motorista Infrator.....	67

APÊNDICE B - Entrevista com Instrutor do Curso de Reciclagem para Motorista Infrator.....	69
<b>ANEXOS</b> .....	71
ANEXO A - O Código de Trânsito Brasileiro – seus 341 Artigos Divididos em 20 Capítulos.....	72
ANEXO B – Estrutura Curricular do Curso de Reciclagem para Motorista Infrator.....	73

## 1 INTRODUÇÃO

A violência no trânsito vem assustando a população mundial. Milhões de pessoas perdem a vida anualmente e inúmeras ficam feridas ou com sequelas. O Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito (OMS, 2012) contabilizou, aproximadamente, 1,2 milhão de pessoas que morrem por acidentes de trânsito todos os anos no mundo. Desse total, 73% são do sexo masculino e 27% do sexo feminino. As estatísticas ainda apontam que, caso não seja feito nada para mudar esses índices, estimam-se que, entre o ano de 2000 e 2020, haverá um aumento de 67% no número de mortos nas vias de circulação.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), no Brasil, as estatísticas também indicam o alto número de pessoas que se envolvem em acidentes, em 2014, foram aproximadamente 43 mil mortes no trânsito. Esse índice representa uma das principais causas de morte prematura da população.

Baseado nos conceitos e definições estabelecidos pela Norma Brasileira (NBR) 10.697 (ABNT, 1989), entende-se que acidente de trânsito é um evento não desejável e que pode ocasionar avarias ao veículo, podendo ou não haver pessoas ou animais feridos, para isso, uma das partes envolvida precisa estar em movimento em uma via de circulação.

Bruns *et al.* (2006a, p. 12) destacam sobre a violência no trânsito:

Um efeito absolutamente indesejado é o da banalização da violência: de tanto ver acidentes, a pessoa tende a achar que isso é normal e distante de sua realidade. Então, aquela voz interior dizendo que “isso nunca vai acontecer comigo” aparece e todo o esforço de sensibilização torna-se inócuo.

Os dados da violência no trânsito são alarmantes e, na maioria das situações, os acidentes de trânsito são tratados como fatalidades, quando, na verdade, ocorrem devido às condições das estradas e dos veículos, do comportamento dos condutores e pedestres, da falta de fiscalização e da ausência de conscientização da população em geral.

De acordo com Batagini e Vieira (2007, p. 1.498):

Não se pode pensar que os acidentes são inevitáveis, banais, normais, convivendo contemplativamente com eles. No Brasil, embora não se disponha de um estudo concreto que permita traçar um perfil do condutor brasileiro, percebe-se que a maioria acredita na impunidade, na invulnerabilidade, dirigindo em estado de embriaguez, sendo agressiva, muito competitiva e despreparada em termos de conhecimento sobre leis do

trânsito. O passageiro, por sua vez, com a crença na impunidade, interfere através de suas atitudes no condutor do veículo. O pedestre desconhece as leis de trânsito e é o usuário da via pública mais frágil, sendo que muitas vezes procede com imprudência, atraindo o acidente em consequência da sua postura.

Os estudiosos sobre a violência no trânsito não concordam com o uso do termo “fatalidade” para os acidentes de trânsito, considerando que, na maioria das vezes, são resultados de omissões estruturais em relação às estradas e vias públicas, às condições dos veículos, à fiscalização, às imperícias, às imprudências e negligências dos usuários (motoristas ou pedestres) e, em grande parte dos casos, os infratores não são responsabilizados pelo crime e, com isso, as estatísticas já não comovem a opinião pública, conforme Souza, Minayo e Malaquias (2005).

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de 1997 foi criado com o objetivo de padronizar o trânsito em todo o território Brasileiro, nele está previsto a educação de trânsito, que propõe instruir e conscientizar os indivíduos quanto aos direitos e deveres, além da engenharia de tráfego, cuja finalidade é manter a sinalização de acordo com a regulamentação e ela deve ser igual em todas as localidades do Brasil, por último, a fiscalização, em que os órgãos trabalham para manter um trânsito seguro, nem que para isso seja necessário punir os infratores.

O CTB, por meio do artigo 161, define o condutor infrator como aquele que comete um ato em desacordo com o Código, com a legislação complementar ou resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), ficando o infrator sujeito a penalidades e medidas administrativas recomendadas por cada artigo.

Segundo o Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo (DETRAN – ES), por meio do Relatório Anual de Estatísticas de Trânsito, no ano de 2014, foram contabilizadas 529.921 infrações que os motoristas cometeram quando estavam trafegando pelos municípios localizados no Espírito Santo.

A toda infração cometida, é imposta uma penalidade, sendo que ela pode ser atribuída ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador. Caso não seja identificado o infrator no momento da infração, a penalidade será imposta ao proprietário do veículo, que terá o prazo de quinze dias, após ser notificado para apresentar o real condutor, conforme o art. 257 do CTB.

A suspensão do direito de dirigir pode ocorrer de duas formas. O condutor pode cometer uma única infração, cuja penalidade é a suspensão do direito de dirigir ou somar 20 pontos em infrações de trânsito. O prazo em que o condutor ficará com

a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) suspensa, pode variar de um mês a um ano e, no caso de reincidência no período de um ano, o prazo da suspensão passa a ser de seis meses a dois anos. Todo motorista infrator cuja penalidade é a suspensão da CNH, deverá entregar a Habilitação ao DETRAN, além de ter que realizar o curso de Reciclagem para Motorista Infrator e ser aprovado na prova teórica, conforme o art. 261 do CTB e Instrução de Serviço DETRAN-ES 019/2016. Após finalizar o cumprimento da penalidade, o condutor infrator receberá a CNH, retornando para ele a liberdade de locomoção motorizada.

Segundo o art. 268 do CTB, o candidato será submetido a realizar o curso de Reciclagem para Motorista Infrator nos seguintes casos: quando for necessária a reeducação do condutor, quando estiver com a Habilitação suspensa, quando se envolver em acidentes graves ou quando estiver colocando em risco a segurança do trânsito.

Batagini e Vieira (2007) comentam ainda que, para dirigir, o condutor precisa ter responsabilidade e que cada um deve desempenhar uma atitude individual, mas que resulte em uma ação coletiva. No Brasil, um motorista, quando afirma que sabe dirigir, entende-se que ele sabe ligar o veículo, realizar as mudanças de marchas, acelerar e frear, pois foram esses conceitos avaliados no momento da prova prática no processo de habilitação. Os Centros de Formação de Condutores (CFC) se limitam a ensinar o que será exigido na avaliação prática e, com isso, os condutores não são devidamente preparados para enfrentar as situações adversas no trânsito.

Quando uma pessoa é flagrada cometendo uma infração de trânsito, ela é punida com multa e com a anotação da pontuação no prontuário da Carteira Nacional de Habilitação. Nesse caso, o condutor será o responsável pela infração, sendo ele o proprietário ou não do veículo. Entretanto, há situações em que não é possível identificar o condutor do veículo no momento da infração, como no caso da fiscalização eletrônica ou do Agente ou Autoridade de Trânsito que flagra a distância. Nessa situação, o proprietário receberá, por remessa postal, a notificação para indicar o verdadeiro condutor no prazo de quinze dias; se ele não o fizer, a pontuação e penalidade serão impostas ao proprietário do veículo. O valor da infração ficará no registro do veículo. A notificação devolvida por endereço desatualizado do proprietário do veículo será considerada válida para todos os fins.

Quando a notificação é recebida, em muitos casos, o proprietário do veículo transfere a pontuação e, conseqüentemente, a penalidade para algum familiar, amigo ou, até mesmo, paga uma pessoa desconhecida para assumir a irregularidade. Devido a isso, milhares de pessoas, anualmente, recebem a notificação de que estão com a Carteira Nacional de Habilitação suspensa e deverão realizar o Curso de Reciclagem para Motorista Infrator sem ter cometido nenhuma infração, mas por estar assumindo a culpa de outro condutor.

Muitos condutores que chegam à recepção das empresas credenciadas para realizar a matrícula no curso de reciclagem para motorista infrator comentam que não haviam cometido às infrações e que estavam com a CNH suspensa injustamente. Os que as haviam realmente cometido chegam indignados por terem que realizar o curso, afirmando que já sabem tudo de trânsito com tantos anos de Habilitação. Deste modo, este estudo busca responder a seguinte questão: Qual a percepção dos alunos diante do Curso de Reciclagem para Motorista Infrator no município de Linhares – ES?

O objetivo geral deste projeto é analisar a percepção dos motoristas infratores quanto à eficácia do curso de reciclagem para quem está com o direito de dirigir suspenso.

Assim, para alcançar o objetivo geral, faz-se necessário contemplar os objetivos específicos:

- ✓ Identificar o perfil dos condutores que estão com o direito de dirigir suspenso;
- ✓ Averiguar, entre os motoristas infratores que estão frequentando o curso de reciclagem para motorista infrator, quais realmente cometeram tais infrações e quais assumiram a infração de outro motorista;
- ✓ Verificar, junto aos condutores que frequentam o Curso de Reciclagem para Motorista Infrator, se o curso influenciará na mudança do comportamento ou se serviu apenas como uma penalidade;
- ✓ Verificar a percepção dos Instrutores Teóricos do curso de reciclagem para motorista infrator da Cidade de Linhares-ES quanto ao trânsito e à influência do curso no comportamento dos motoristas.

Justifica-se a pesquisa pela preocupação da correta perspectiva do motorista infrator sobre a finalidade do processo educacional proposto pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), para isso, analisar-se-á desde o momento em



que o motorista conduz o veículo em desacordo com a lei até as consequências pelas quais o motorista passará devido às suas atitudes, considerando a necessidade de formação do indivíduo um fator de desenvolvimento econômico, social e regional.

Para a realização deste trabalho, foi feito o levantamento bibliográfico e, para construção da fundamentação teórica, foram utilizados diversos tipos de dados documentais do Sistema Nacional de Trânsito, análise do Código de Trânsito Brasileiro em vigor, questionários com motoristas matriculados no curso de reciclagem para motorista infrator e entrevista com os instrutores teóricos do curso. O material bibliográfico foi selecionado de acordo com o assunto em questão, encontrados em leis, livros e artigos de periódicos.

Para dar o devido andamento a este trabalho, ele foi organizado em capítulos. O primeiro capítulo diz respeito à apresentação do tema, justificativa, objetivos, definição do problema e estrutura do trabalho. O segundo apresenta a revisão de literatura, delineando o quadro teórico a partir da contextualização de conceitos gerais e Leis que regulamentam o curso. O terceiro capítulo descreve o processo metodológico. E o quarto se atém na análise e na discussão dos dados, seguido das considerações finais, referências, apêndices e anexos.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 HISTÓRIA DO TRÂNSITO E DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

No início das civilizações, as pessoas andavam a pé e carregavam o que conseguiam. Desse modo, um homem saudável transitava por aproximadamente 30 quilômetros por dia e conseguia carregar por volta dos 40 quilos. Quando o homem passou a dominar os animais, seu deslocamento passou a ser de forma mais célere e com um longo alcance, além de poder levar consigo uma quantidade a mais de carga (BRUNS *et al.*, 2006a). Após a invenção da roda, houve um avanço em relação ao transporte. Criou-se, na China, o carrinho de mão que auxiliava na condução das mercadorias. Logo em seguida, aperfeiçoaram o carrinho de mão e chegaram à carroça com tração humana, sendo, em seguida, substituída por tração animal.

Com o intuito de evitar danos às rodas, o homem começou a escolher os percursos que facilitassem seu deslocamento, com isso acabou criando os caminhos que futuramente passaram a ser as vias utilizadas por todos. Com as novas invenções e adaptações, descobriu-se o motor a explosão (BRUNS *et al.*, 2006a).

Segundo Melo (2008), durante o século XIX, os países como Estados Unidos e França estavam convivendo com as novas invenções tecnológicas, industrialização e reformas urbanas. Essas novidades não demoraram a chegar a outros países como, por exemplo, ao Brasil.

Para o autor, no Brasil, o primeiro Estado a receber o carro foi São Paulo. Em 1891, desembarcava, no Porto de Santos, um veículo com dois cilindros da marca *Daimler*. Esse veículo foi levado para a cidade de São Paulo e causou a admiração da população ao observar o carro se deslocando pelas ruas da cidade e emitindo um barulho diferente. Essa novidade encantou os membros da elite.

Em 1895, o líder abolicionista José do Patrocínio importou o seu automóvel da marca *Serpollet* da Europa, desembarcado no Rio de Janeiro e foi o primeiro veículo a chegar à cidade. A população também ficou admirada diante de tanta tecnologia. Naquela época, o perfil dos proprietários dos veículos era semelhante, eles eram membros das elites e possuíam sucesso financeiro. O veículo estava associado aos *status*, pois somente famílias tradicionais tinham condições financeiras de adquirir. Com o passar do tempo, os carros foram associados aos interesses econômicos, uma vez que facilitava o escoamento dos produtos (MELO, 2008).

Ainda de acordo com o autor citado, estima-se que até o ano de 1913 haviam sido importados cerca de 10.515 carros. Com o crescente número de veículos, começaram a surgir importadoras, fábricas de peças, mecânicos e *chauffeurs* (motoristas), além da necessidade de organizar e legalizar o tráfego crescente.

O primeiro Código criado para deixar o trânsito mais seguro foi instituído por meio do decreto de Lei de nº 3.651, em 25 de setembro de 1941, com o nome de Código Nacional de Trânsito (CNT) e foi sancionado pelo Presidente da República Getúlio Vargas. Seguido dele, surge uma Legislação padronizada sobre as regras que devem ser seguidas pelos condutores de veículos automotores em todos os estados do país, conforme o primeiro artigo estabelecido no Código Nacional de Trânsito.

O CONTRAN surgiu por meio do primeiro Código Nacional de Trânsito, conforme prevê o art. 134 da Lei supracitada (BRASIL, 1941):

Art. 134. Ficam criados o Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal e subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito, nas Capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos.

Em seguida, através do segundo artigo, regulamenta-se que: “Cada Estado organizará, de acordo com as suas necessidades, os serviços administrativos destinados ao cumprimento dos dispositivos deste Código, obedecendo às normas gerais da legislação federal” (BRASIL, 1941). O Código continha 154 artigos que estavam dispostos em 11 capítulos.

Com o crescente aumento do número de veículos, algumas alterações referentes ao primeiro Código Nacional de Trânsito foram necessárias, devido a isso, foi revogado o Decreto de Lei de nº 3.651. Em 21 de setembro de 1966, foi sancionado pelo Presidente da República Humberto de Alencar Castello Branco o segundo CNT, por meio do decreto de Lei de nº 5.108.

O segundo CNT reduziu o número de artigos, passando de 154 para 131 e os distribuiu em uma quantidade maior de capítulos, que passou 11 para 13 capítulos.

A Lei de nº 9.503, criada em 23 de setembro de 1997, instituiu o terceiro e atual Código que estabelece as normas de circulação diante do trânsito, porém com uma alteração no nome, passou a ser chamado de Código de Trânsito Brasileiro. Após ser sancionado pelo Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

Com a finalidade de aprimorar e unificar o trânsito em toda a extensão territorial, em seu primeiro artigo, o CTB (BRASIL, 1997) define suas principais diretrizes:

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

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

O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres urbanas e rurais do território nacional abertas à circulação será regido pelo CTB que possui 341 artigos divididos em 20 capítulos conforme Anexo A.

Os condutores de veículos automotores têm por obrigação de conhecer as leis de trânsito. As leis estabelecem os direitos e obrigações, e os condutores têm o dever de cumprir a legislação, caso contrário, estarão sujeitos às penas pelas por infringirem a lei.

## 2.2 INFRAÇÕES DE TRÂNSITO

De acordo com Hoffmann (2005), o trânsito é composto por três componentes: o espaço físico, o automóvel e o condutor. Estima-se que um dos fatores predominantes em um acidente de trânsito são os erros ou infrações cometidas, que chegam a 90% das ocorrências. As principais infrações e erros cometidos que geralmente acabam em acidentes de trânsito são: extrapolar a velocidade permitida, conduzir o veículo sem deixar a mínima distância de segurança do veículo à frente, não parar no sinal vermelho e realizar manobras em locais proibidos.

Para que todos possam viver harmoniosamente, foram instituídos regulamentos de conduta que estabelecem os direitos e deveres de todos os cidadãos. Todo cidadão consciente tem a obrigação de obedecer às leis e regulamentos para que, dessa forma, todos sejam respeitados. Quando ocorrem atos nocivos à sociedade, as leis estipulam as punições (BRUNS *et al.*, 2006a).

O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) estabelece as normas que devem ser seguidas por todos que utilizam as vias, de modo a desenvolver um comportamento seguro diante do trânsito. São consideradas infrações todo ato que

esteja em desacordo com as leis e normas estabelecidas, conforme art. 161 do CTB.

O art. 280 do CTB estabelece que todo condutor de veículo automotor, ao dirigir em desacordo com as leis de trânsito, estará cometendo uma infração, e ela será imposta por um Agente ou Autoridade de Trânsito ou equipamento eletrônico.

Entende-se por condutor de veículo automotor aquele motorista que possui a Permissão para Dirigir (PPD) ou a Carteira Nacional de Habilitação. Os permissionários são os motoristas que possuem a Permissão para Dirigir com a mesma eficácia da CNH, ou seja, não há limitações e restrições quanto à circulação, porém a PPD possui a validade de um ano. Os motoristas, para possuírem a CNH, precisam ficar um ano com a PPD sem ter cometido infração de natureza grave ou gravíssima e nem ser reincidente em infração média (art. 147, CTB).

O art. 257 determina a responsabilidade atribuída ao infrator que tenha cometido à infração (BRASIL, 1997):

§ 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de *per si* pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º Ao proprietário caberá sempre à responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.

§ 3º Ao condutor caberá à responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

Quando a pessoa é flagrada cometendo uma infração de trânsito, ela é punida com multa e com a anotação da pontuação no prontuário da Carteira Nacional de Habilitação. Nesse caso, o condutor será o responsável pela infração, sendo ele o proprietário ou não do veículo. Entretanto, há situações em que não é possível identificar o condutor do veículo no momento da infração, como no caso da

fiscalização eletrônica ou do Agente ou Autoridade de Trânsito que flagra a distância. Nessa situação, o proprietário receberá por remessa postal a notificação para indicar o verdadeiro condutor no prazo de quinze dias. Se ele não o fizer, a pontuação e penalidade serão impostas ao proprietário do veículo. O valor da infração ficará no registro do veículo, segundo o art. 257. A notificação devolvida por endereço desatualizado do proprietário do veículo será considerada válida para todos os fins, conforme o art. 282 (BRASIL, 1997).

Caso o proprietário do veículo seja uma pessoa jurídica e o condutor não seja identificado, a multa é mantida e será redigida uma nova multa, cujo valor será multiplicado pela quantidade de infrações iguais cometidas no prazo de um ano (art. 257).

O auto de infração (AI) tem como atributo o registro da infração, concretizando a autuação e deve atender todas as condições descritas pela legislação de trânsito, como descreve o art. 280 do CTB (BRASIL, 1997):

Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, do qual constará:

- I – tipificação da infração;
- II – local, data e hora do cometimento da infração;
- III – caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários à sua identificação;
- IV – o prontuário do condutor sempre que possível;
- V – identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente autuador ou equipamento que comprovar a infração;
- VI – assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

Toda infração de trânsito é passível de uma ou mais penalidade e, em algumas situações, de uma medida administrativa. A penalidade imposta aos condutores é aplicada por meio do DETRAN, Prefeitura, Polícia Rodoviária e outros órgãos de jurisdição sobre a via.

O Código de Trânsito Brasileiro, por meio do art. 256 (BRASIL, 1997), estabelece que deverá(ão) ser aplicada(s), de acordo com a infração cometida, uma ou mais das seguintes penalidades:

- I - Advertência por escrito;
- II - Multa;
- III - Suspensão do direito de dirigir;
- IV - Apreensão do veículo;
- V - Cassação da Carteira Nacional de Habilitação;
- VI - Cassação da Permissão para Dirigir;
- VII - Frequência obrigatória em curso de reciclagem.

Advertência por escrito: A penalidade poderá ser imposta ao infrator, quando ele cometer uma infração de natureza leve ou média, passível somente de multa e o condutor não for reincidente na mesma infração nos últimos doze meses. Essa penalidade somente será aplicada quando a autoridade de trânsito entender que essa providência seja mais educativa do que o valor da multa a ser recolhida, conforme o art. 267.

Multas: Nos artigos 258 e 259 do CTB (BRASIL, 1997), as infrações cometidas no trânsito são punidas com multa e classificam-se de acordo com a gravidade em:

**Gravíssima:** São adicionados 7 pontos no registro da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o candidato pagará uma multa no valor correspondente a 180 (cento e oitenta) Unidade Fiscal de Referência (UFIR) – R\$ 191,54. As infrações gravíssimas cujas multas são agravadas, o fator multiplicador é de 3 (três), 5 (cinco) ou 10 (dez) vezes o valor da UFIR.

**Grave:** O candidato terá 5 (cinco) pontos somados na CNH e terá que pagar uma multa no valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR – R\$ 127,69;

**Média:** São acrescentados 4 (quatro) pontos na Carteira Nacional de Habilitação e multa que corresponde a 80 (oitenta) UFIR – R\$ 85,13;

**Leve:** O infrator terá 3 (três) pontos acumulados no registro da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e pagará o valor de R\$ 53,20, o que corresponde a 50 (cinquenta) UFIR.

A UFIR tem como objetivo atribuir valores referentes às multas de trânsito. No ano de 2000, o Denatran adotou esse indexador para estabelecer os valores das infrações de trânsito e este valor não foi alterado. O valor da UFIR é de R\$ 1,0641.

Suspensão do direito de dirigir: De acordo com o art. 261, a suspensão do direito de dirigir é aplicada de acordo com os critérios estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito, e o candidato terá como prazo de suspensão de um a doze meses e, no caso de reincidência no período de doze meses, o prazo de suspensão pode variar de seis a vinte e quatro meses. Assim que a penalidade é imposta, o motorista deve entregar a Carteira Nacional de Habilitação ao órgão de registro de habilitação e realizar o curso de reciclagem, além da aprovação na prova teórica. Finalizado o prazo estipulado, a CNH é devolvida a seu titular.

Apreensão do veículo: ocorre em consequência de uma infração cuja penalidade é o recolhimento e encaminhamento do veículo para o Pátio credenciado do DETRAN. O veículo permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade, com ônus para o proprietário do veículo pelo prazo de até trinta dias. No momento da apreensão do veículo, o Agente ou Autoridade de trânsito deverá recolher o Certificado de Licenciamento Anual.

O veículo somente será devolvido mediante o pagamento prévio de multas, taxas, despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação vigente. Caso algum equipamento obrigatório não esteja dentro das normas, a retirada do veículo é condicionada ao seu reparo; caso não possa ser realizado o reparo no Pátio, o proprietário receberá uma autorização, com prazo para a regularização do equipamento e reapresentação para vistoria, conforme art. 262.

O art. 328 estabelece que os veículos apreendidos e não removidos, no prazo de noventa dias, serão levados a leilões, cujo valor arrecadado será deduzido à dívida referente a multas, tributos e encargos legais, e caso houver sobrado algum valor, ele será depositado na conta do ex-proprietário do veículo.

Cassação da Carteira Nacional de Habilitação: acontece nas seguintes situações, conforme o art. 263 (BRASIL, 1997):

- I - Quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;
  - II - No caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;
  - III - Quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.
- § 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

Quando constatado a irregularidade cometida em uma ou mais das três situações acima, o candidato terá a sua habilitação cancelada. O infrator terá que aguardar o prazo de dois anos da cassação da CNH para requerer a reabilitação e ele terá que se submeter a todos os exames necessários à reabilitação, conforme a resolução vigente.

Cassação da Permissão para Dirigir: Quando o candidato é aprovado em todas as etapas do processo de habilitação, ele receberá do órgão executivo de trânsito do seu Estado a Permissão para Dirigir que tem validade de doze meses. O condutor terá sua PPD cassada, ou seja, cancelada, quando cometer uma infração de natureza grave ou gravíssima ou for reincidente em infração média, ou quando ultrapassar a contagem de 5 (cinco) pontos (várias infrações leves), conforme art. 148 do CTB.

Frequência obrigatória em curso de reciclagem: os candidatos infratores serão submetidos à frequência obrigatória no curso de reciclagem nas seguintes situações, conforme art. 268 (BRASIL, 1997):



- I - Quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;
- II - Quando suspenso do direito de dirigir;
- III - Quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído independentemente de processo judicial;
- IV - Quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
- V - A qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;
- VI - Em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.

As medidas administrativas são atos impostos pelo Agente ou Autoridade de Trânsito no local da irregularidade para complementar alguma situação. Essas medidas não eliminam a aplicação das penalidades e, em cada infração do CTB, há uma medida administrativa que deve ser aplicada.

As medidas administrativas serão estabelecidas de acordo com art. 269 do CTB (BRASIL, 1997), sendo elas:

- I - retenção do veículo;
- II - remoção do veículo;
- III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;
- IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;
- V - recolhimento do Certificado de Registro;
- VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;
- VII - (VETADO)
- VIII - transbordo do excesso de carga;
- IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;
- X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.
- XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.

Retenção do veículo: ocorrerá quando o problema encontrado puder ser solucionado no local da infração, sendo o veículo liberado após sanar a irregularidade (art. 270).

Remoção do veículo: acontece quando ele está impedindo a circulação dos outros veículos nas vias. O veículo é levado para o Pátio credenciado do DETRAN. O veículo permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade, com ônus para o proprietário do veículo pelo prazo de até trinta dias. No momento da remoção do veículo, o Agente ou Autoridade de trânsito deverá recolher o Certificado de Licenciamento Anual. O veículo somente será devolvido mediante o pagamento prévio de multas, taxas, despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação vigente (art. 271).

Recolhimento da Permissão para Dirigir (PPD) ou da Carteira Nacional de Habilitação (CNH): de acordo com o art. 272, a CNH ou a PPD será recolhida pela

Autoridade de Trânsito quando houver a suspeita de inautenticidade ou adulteração ou quando a CNH ou PPD estiver com mais de 30 dias vencida.

Recolhimento do Certificado de Registro do Veículo: conforme o art. 273 ocorrerá nos seguintes casos:

I – quando houver suspeita de inautenticidade ou adulteração;

II - se, alienado o veículo, não for transferida sua propriedade no prazo de trinta dias.

Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual do Veículo: ocorrerá mediante a suspeita de adulteração ou inautenticidade do documento, caso esteja vencido ou quando o problema encontrado no veículo não puder ser solucionado no local (art. 274).

Transbordo do excesso de carga: acontecerá nas situações em que o veículo estiver com excesso de peso ou carga. Para que possa seguir viagem, deverá ser realizado o transbordo do excesso da carga; caso não seja possível realiza-lo no local, o veículo será encaminhado ao Pátio credenciado ao DETRAN, sendo liberado assim que sanar a irregularidade e efetuar o pagamento das despesas (art. 275).

Realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica: acontece em casos de acidentes de trânsito ou quando solicitado por um Agente ou Autoridade de trânsito. O nível de tolerância será estipulado pelo Órgão do Poder Executivo Federal (art. 276 e 277)

Recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários após o pagamento de multas e encargos devidos: o Agente ou Autoridade de trânsito pode recolher esses animais e devolver ao proprietário após o pagamento das despesas. Os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão levados a leilão, deduzindo-se, do valor arrecadado, o montante da dívida relativa a multas, tributos e encargos legais, e o restante, se houver, será depositado à conta do ex-proprietário, art. 328.

Realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular: pode ser solicitada pela autoridade de trânsito a qualquer momento uma realização de novos exames, art. 160.

Hoffmann, Carbonelli e Montoro (1996) citam que, deve ser desenvolvidos métodos para melhorar a fiscalização, uma vez que as leis já existem, está faltando somente aplicá-las. Com uma fiscalização eficaz, os condutores deixarão de cometer infrações, pois terão como consequência a punição, que pode ser com multas, apreensão ou retenção do veículo, suspensão do direito de dirigir, entre outras, de acordo com a infração cometida.

### **2.2.1 Recurso de Infrações de Trânsito**

Todas as pessoas que recebem uma infração de trânsito possuem o direito de solicitar o recurso da infração, o qual consiste em pedir à autoridade que impôs a penalidade que reexamine a decisão administrativa, para que ela seja revogada.

Os artigos 285 e 287 do CTB (BRASIL, 1997) estabelecem que:

Art. 285. O recurso previsto no art. 283 será interposto perante a autoridade que impôs a penalidade, a qual remetê-lo-á à JARI, que deverá julgá-lo em até trinta dias.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo.

§ 2º A autoridade que impôs a penalidade remeterá o recurso ao órgão julgador, dentro dos dez dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

§ 3º Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade que impôs a penalidade, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 287. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

O usuário será informado da decisão da Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) por meio de uma notificação, na qual constará se o pedido solicitado foi deferido ou indeferido.

Caso o pedido seja indeferido pela JARI, o usuário poderá ainda, no prazo de 30 dias contados da publicação ou da notificação da decisão, solicitar um novo recurso em 2ª instância ao colegiado especial integrado pelo Coordenador Geral da JARI ou CONTRAN ou Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE), a depender da decisão administrativa, conforme art. 288 e 289 do CTB (BRASIL, 1997):

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso interposto pelo responsável pela infração somente será admitido comprovado o recolhimento de seu valor.

Art. 289. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado no prazo de trinta dias:

I - Tratando-se de penalidade imposta pelo órgão ou entidade de trânsito da União:

a) em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infrações gravíssimas, pelo CONTRAN;

b) nos demais casos, por colegiado especial integrado pelo Coordenador - Geral da JARI, pelo Presidente da Junta que apreciou o recurso e por mais um Presidente de Junta;

II - Tratando-se de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito estadual, municipal ou do Distrito Federal, pelos CETRAN E CONTRADIFE, respectivamente.

Parágrafo único. No caso da alínea *b* do inciso I, quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

De acordo com o art. 289 – II, o órgão responsável pelo julgamento em 2ª instância será de acordo com o órgão que aplicou a penalidade. Desse modo, caso a penalidade tenha sido aplicada por um órgão ou entidade Estadual, Municipal ou Distrito Federal caberá o julgamento do recurso ao CETRAN e CONTRADIFE.

Os recursos referentes às penalidades aplicadas pelo órgão ou entidade de trânsito da União, serão julgados em 2ª instância pelo CONTRAN, além dos casos de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidade por infração gravíssima, conforme o art. 289, I, a.

### 2.3 LEI SECA

A ingestão demasiada de bebida alcoólica acaba acarretando em um problema de saúde pública, pois tem como consequência o surgimento de doenças que afetam o coração, transtornos mentais e comportamentais, aposentadoria prematura, acidentes de trabalho e trânsito, violências, homicídios, suicídios e uma grande quantidade de leitos hospitalares ocupados (MOURA; MALTA *et al.* 2011).

A aceitação da ingestão de álcool pela população e o estímulo provocado pela sensação prazerosa, o acesso à convivência social ou a sensação de liberdade fazem com que o consumo de álcool seja disseminado em grande parte dos países. Contudo,

a Organização Mundial de Saúde (OMS) aponta que o consumo de bebida alcoólica é uma das causas de mortes de acidentes de trânsito (MOURA; MALTA *et al.* 2011).

A Lei de nº 11.705, de 19 de junho de 2008, popularmente chamada de “Lei Seca”, foi vigorada com o objetivo de proibir o consumo de álcool para as pessoas que conduzem veículos automotores. Nessa Lei, fica estabelecido a alcoolemia igual a zero e punições rigorosas para os condutores que infringirem a lei.

Essa Lei trouxe algumas alterações nos artigos do Código de Trânsito Brasileiro de 1997, de forma a deixar as punições mais severas para o condutor que for flagrado dirigindo após ter consumido bebida alcoólica ou usado alguma substância psicoativa.

Um estudo realizado sobre o número de mortos por acidentes de trânsito no Brasil durante o período de julho/2007 e junho de 2009, ou seja, antes e após a implantação da Lei 11.705 /2008, mostra os seguintes resultados: durante o período de julho/2007 a junho/2008, ocorreram 18,7 óbitos por cada 100 mil habitantes, enquanto que, no período de julho/2008 a junho/2009, passou para 17,3 óbitos por cada 100 mil habitantes. Percebe-se que, após a implantação da “Lei Seca”, ocorreu uma redução de 7,4% na taxa de mortalidade. Esse estudo foi realizado em 74% dos estados Brasileiros (PORTAL DA SAÚDE, 2015).

Em 20 de dezembro de 2012, foi criada a lei nº 12.760, popularmente chamada de “Nova Lei Seca”, com o intuito de trazer maior rigidez para os condutores que insistem em ingerir bebida alcoólica e dirigir, uma vez que aumentou os métodos para averiguar a embriaguez e aumentou o valor da multa, para impedir essa conduta entre os condutores.

Segundo Maurício Januzzi (*apud* WESTIN, 2013), que atua como presidente da Comissão de Direito Viário da Ordem dos Advogados do Brasil, quando foi criada a “Nova Lei Seca”, ela deveria ter sido mais rigorosa, transformando em crime qualquer quantidade de álcool ingerida. Januzzi informa ainda:

Banalizamos a embriaguez ao volante quando a aceitamos como mera infração administrativa. É algo que a sociedade não pode tolerar. Deveria ser crime em qualquer hipótese. A impressão que fica é que o governo está mais interessado em encher seus cofres com o dinheiro das multas do que efetivamente reduzir as mortes no trânsito.

De acordo com o Portal da Saúde (2015), com a maior rigidez da Nova Lei Seca, no ano de 2014, houve uma redução, nas capitais do país, em 16% no número de adultos que bebem e dirigem. Outro resultado relevante foi em relação ao número

de mortos em acidentes de trânsito, houve um aumento no número de mortos de 2009 para 2012, quando foram registrados 22,5 mortos por 100 mil habitantes, mas com a implantação da Nova Lei Seca, no ano de 2013 os dados foram de 21 mortes a cada 100 mil habitantes, obteve-se uma redução de 6,5% em apenas um ano.

A Resolução de Nº 432, vigorada em 23 de janeiro de 2013, dispõe das atitudes a serem seguidas pelas Autoridades ou Agentes de trânsito no supervisionamento do consumo de álcool ou de substância psicoativa que origine dependência de condutores de veículos automotores, de acordo com o art. 306 do CTB e os arts. 165, 276, 277 e 302 da Lei de nº 12.760.

Os métodos utilizados para verificar a alteração da capacidade psicomotora em razão da influência de álcool ou substância psicoativa, conforme o art. 3º (BRASIL, 2013), são:

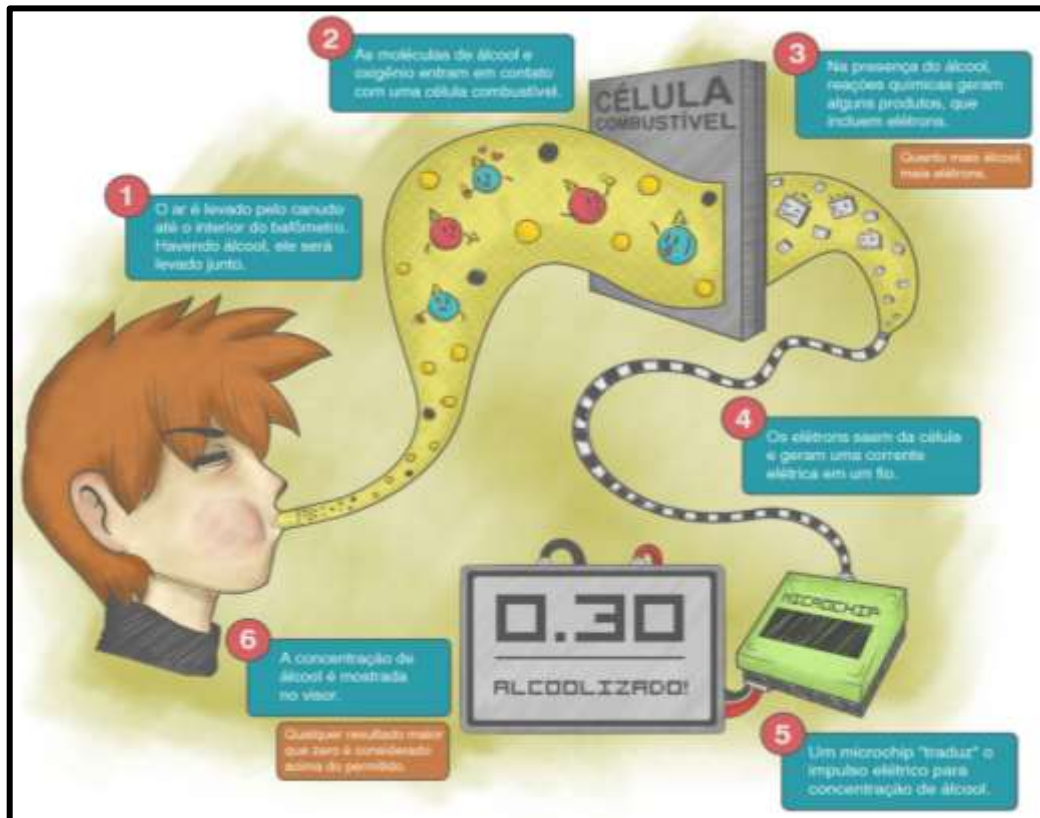
- I – Exame de sangue;
- II – Exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de consumo de outras substâncias psicoativas que determinem dependência;
- III – Teste em aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar (Etilômetro);
- IV - Verificação dos sinais que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor. Além do disposto nos incisos deste artigo, também poderão ser utilizados prova testemunhal, imagem, vídeo ou qualquer outro meio de prova em direito admitido.

De acordo com o § 2º, durante a fiscalização do Agente ou Autoridade de Trânsito, deve-se priorizar a utilização do teste com etilômetro. O condutor que realizar o teste e a concentração obtida no etilômetro for de 0,05 mg/L (miligramas de álcool por litro de ar expirado) à 0,33 mg/L, terá como penalidade previsto no art. 165 do CTB infração gravíssima e multa (cinco vezes), recolhimento da CNH, retenção do veículo e suspensão do direito de dirigir. O condutor que obter o resultado do teste igual ou superior a 0,34 mg/L, sofrerá as penalidades acima citadas, além de cometer crime de trânsito, previsto no art. 306 do CTB, cuja pena é a detenção de 6 meses a 3 anos. Devido a esses dados, essa resolução é conhecida por “Lei Seca”.

O etilômetro também conhecido como “bafômetro”, é um equipamento que detecta qualquer quantia de álcool no corpo a partir da verificação do ar emitido pelos pulmões (PARANÁ, 2013).

A figura 01 demonstra, de forma simples, o procedimento desde o momento em que o motorista aceita realizar o teste do etilômetro até o resultado com a quantidade de álcool no organismo.

Figura 1 - Teste do Etilômetro



Fonte: Paraná (2013).

O teste do etilômetro visa a identificar as alterações da capacidade psicomotora do condutor. Para a averiguação dos sinais alterados do condutor do veículo, o Agente ou Autoridade de Trânsito deverá analisar não somente um sinal, mas um conjunto de sinais como, por exemplo, olhos avermelhados, hálito com odor de álcool, dificuldade de se manter equilibrado, fala alterada, agressividade, dentre outros. Os sinais analisados deverão ser relatados no auto da infração.

Caso seja realizado o exame de sangue no condutor, e a quantidade encontrada for inferior a 6 dg/L (decigramas de álcool por litro de sangue), as penalidades previstas são as do art. 165 do CTB, citadas acima. Se a concentração encontrada for igual ou superior a 6 dg/L, além da penalidade do art. 165 do CTB, também será considerado crime de trânsito previsto no art. 306 do CTB, com a detenção de 6 meses a 3 anos.

Segundo o art. 6º da Resolução de Nº 432 (BRASIL, 2013):

Parágrafo único. Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas previstas no art. 165 do CTB ao condutor que recusar a se submeter a qualquer um dos procedimentos previstos no art. 3º, sem prejuízo da incidência do crime previsto no art. 306 do CTB caso o condutor apresente os sinais de alteração da capacidade psicomotora.

A medida administrativa aplicada para qualquer um dos casos citados acima é a retenção do veículo até a apresentação de um condutor habilitado, que também será submetido aos procedimentos estabelecidos pela legislação de trânsito. Caso o infrator não apresente um condutor habilitado ou o condutor apresentado não esteja em condições de dirigir, o veículo será encaminhado ao depósito do órgão responsável pela fiscalização, art. 9. A habilitação do infrator será recolhida pela Autoridade de Trânsito e o documento ficará sob custódia do órgão responsável pela autuação até que o condutor comprove que está com a capacidade psicomotora normalizada. Caso o condutor não compareça, no prazo de 5 (cinco) dias para retirar a CNH, ela será encaminhada ao órgão executivo de trânsito responsável pelo seu registro, sendo este o local onde o condutor deverá retirar o documento, art. 10.

## 2.4 SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR

Os condutores de veículos automotores terão o direito de dirigir suspenso se cometerem infrações estabelecidas na Resolução 182/2005 do CONTRAN.

Existem duas situações que levam os motoristas a terem a Carteira Nacional de Habilitação suspensa, de acordo com o art. 3º, são elas: caso o condutor atinja a contagem de vinte pontos no período de um ano ou quando transgredir as normas estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro, cuja infração prevê, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir.

O direito de dirigir suspenso por pontuação é determinado pelo seguinte processo. O art. 5º estabelece que, quando o motorista comete a infração, inicia a contagem do prazo de doze meses. Se dentro desse prazo, o condutor atingir vinte pontos ou mais, o mesmo terá a penalidade imposta.

As infrações que levam os motoristas a terem a Carteira Nacional de Habilitação suspensa de forma específica, conforme o Código de Transito Brasileiro (BRASIL, 1997), são as seguintes:

- Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;
- Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos;
- Art. 173. Disputar corrida por espírito de emulação;
- Art. 174. Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles



participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via;

Art. 175. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus;

Art. 176. Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima:

I – de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo;

II – de adotar providências, podendo fazê-lo no sentido de evitar perigo para o trânsito local;

III – de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia;

IV – de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito;

V – de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência;

Art. 210. Transportar, sem autorização, bloqueio viário policial;

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil:

III – quando a velocidade for superior à máxima em mais de cinquenta por cento;

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I – sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II – transportando passageiro sem capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III – fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV – com os faróis apagados;

V – transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

Em ambas as situações, os condutores que tiverem a Carteira Nacional de Habilitação suspensa, deverão realizar, de forma obrigatória, a frequência no Curso de Reciclagem para Motorista Infrator.

A Resolução 182 do CONTRAN (BRASIL, 2005), em seu art. 16, determina os critérios adotados para estabelecer o período em que o condutor estará com o direito suspenso de dirigir:

Na aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir, a autoridade levará em conta a gravidade da infração, as circunstâncias em que foi cometida e os antecedentes do infrator para estabelecer o período da suspensão, na forma do art. 261 do CTB.

Para os motoristas que cometeram a infração pela primeira vez na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de um ano, serão adotados os seguintes critérios:

- Suspensão de 01 (um) a 03 (três) meses, para as infrações cometidas para as quais não fiquem previstas multas agravadas;
- Suspensão de 02 (dois) a 07 (sete) meses, para as infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes;

- Suspensão de 04 (quatro) a 12 (doze) meses, para infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes.  
Para os infratores que forem reincidentes na penalidade de suspensão do direito de dirigir no período de um ano são adotados os seguintes critérios:
- Suspensão de 06 (seis) a 10 (dez) meses, para infrações para as quais não sejam previstas multas agravadas;
- Suspensão de 08 (oito) a 16 (dezesesseis) meses, infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de três vezes;
- Suspensão de 12 (doze) a 24 (vinte e quatro) meses, para infrações para as quais sejam previstas multas agravadas com fator multiplicador de cinco vezes.

Assim que a penalidade for determinada, a autoridade notificará o infrator através de remessa postal, onde constarão duas opções: o infrator poderá interpor recurso ou entregar a CNH no órgão de registro da habilitação, até a data final estipulada na notificação, que não poderá ser inferior a trinta dias contados a partir da notificação da penalidade. O nome do condutor também será citado no diário oficial do Estado em que o veículo esteja cadastrado.

Caso o condutor não entregue a CNH dentro do prazo estipulado, a obrigação da penalidade será inscrita no registro da Habilitação. Se o condutor for flagrado dirigindo o veículo, será instaurado um processo para a cassação do direito de dirigir, art. 19.

O infrator poderá requerer a reabilitação após decorridos dois anos da cassação da CNH, sendo necessário submeter-se a todas as etapas necessárias à habilitação, art. 21.

O infrator, ao entregar a CNH ao órgão de registro de habilitação, ela ficará apreendida até o cumprimento do prazo de suspensão do direito de dirigir e realização do curso de reciclagem, além da aprovação na prova teórica para motorista infrator.

## 2.5 CURSO DE RECICLAGEM PARA MOTORISTA INFRATOR

O Código de Trânsito Brasileiro foi criado com o intuito de reduzir os elevados números de acidentes, violação das normas de circulação e inobservância dos

cuidados básicos com a segurança pessoal e veicular. Toda infração de trânsito é passível de uma penalização. O art. 256-VII tem como penalidade a frequência obrigatória em curso de reciclagem.

De acordo com o art. 268 (BRASIL, 1997), o candidato será submetido à frequência obrigatória em curso de reciclagem nas seguintes situações:

- I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;
- II - quando suspenso do direito de dirigir;
- III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
- IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
- V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;
- VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN.

Muitos condutores encaram como um verdadeiro castigo a frequência em um curso de reciclagem. Reclamam, tentam usar suas influências quando descobrem que deverão frequentar um curso de reciclagem para voltar a dirigir. Os desabafos são muitos: preciso participar de um “cursinho”, ir à “escolinha”, sei tudo de trânsito, sou habilitado há 30 anos e preciso mesmo assistir essas “aulinhas”? Mas a maioria não conhece nem as regras básicas previstas no CTB, poucos se preocupam se estão dirigindo de acordo com as regras de circulação e conduta. Biavatti e Martins (2007), em seu livro “Rota de Colisão”, destacam que as regras organizam a circulação de pessoas e veículos no espaço público, mas as pessoas têm dificuldade de seguir regras, porém elas são necessárias. E citam que Fabiola Garcia da Silva Merisio, Mestre em Psicologia de Trânsito, destaca que o ser humano precisa de limites, pois, “quando não há limite, há ousadia”.

Araújo (2009) lembra que “a vida em sociedade comporta a abstenção de determinadas faculdades individuais, em prol do interesse coletivo”, o que em geral, os condutores têm esquecido, tornando o trânsito extremamente individualista e egoísta. Em geral, os alunos imaginam que o curso será uma grande perda de tempo, mas, na verdade, o curso de reciclagem é uma chance de rever conceitos, atualizar, analisar atitudes e entender quais são os perigos de dirigir, de forma agressiva e imprudente, traz para vida do próprio condutor e de toda a sociedade.

O Curso de Reciclagem para Condutor Infrator tem suas finalidades expressas no anexo da Resolução de n.º 58 (BRASIL, 1998) em seu item 1:

- 1.1. Este curso terá por finalidade reciclar condutores infratores.

1.2. Para consecução de suas finalidades cabe a este curso dar condições ao condutor para:

1.2.1 Identificar e corrigir falhas na sua forma de conduzir veículos.

1.2.2 Atualizar-se com a legislação vigente e os avanços tecnológicos.

1.2.3 Desenvolver atitudes psicossociais positivas, especificamente quando estiverem no trânsito.

1.2.4 Recriar no condutor a mentalidade da direção preventiva.

1.2.5 Conscientizar o condutor da importância do respeito ao meio ambiente.

1.2.6 Propiciar noções mais acuradas de primeiros socorros.

A Resolução 168 (BRASIL, 2004) do CONTRAN determina que o Curso de Reciclagem para Motorista Infrator deve ter uma carga horária de 30 (trinta) horas/aula. Considera-se hora/aula o período igual a 50 minutos.

A estrutura curricular do Curso se divide em Legislação de Trânsito, Direção Defensiva, Noções de Primeiros Socorros e Relacionamento Interpessoal, conforme Anexo B.

A Legislação de Trânsito possui uma carga horária de 12 (doze) horas/aula e ela deve abordar os assuntos que estão determinados no CTB quanto à formação do condutor, exigências para categorias de habilitação, documentos, dentre outros.

A direção defensiva possui uma carga horário de 8 (oito) horas/aula e ensina os condutores de veículos automotores a dirigirem ou pilotarem de forma defensiva, ou seja, de forma a prevenir acidentes ou reduzir os danos dos acidentes inevitáveis, apesar da negligência, imprudência e imperícia de outros condutores ou pedestres.

As noções de primeiros socorros possui uma carga horário de 4 (quatro) horas/aula e abordam as ações que podem ser realizadas no atendimento a uma pessoa acidentada, de modo a mantê-la viva e evitar o agravamento da situação, até que o socorro especializado chegue ao local do acidente.

O relacionamento interpessoal possui uma carga horário de 6 (seis) horas/aula e engloba os deveres e direitos de cada cidadão perante a Sociedade e o Estado. Nesse módulo, são abordadas as boas atitudes que podem ser praticadas de forma a manter um trânsito seguro e amigável, preservando o meio ambiente e o patrimônio público.

O Curso de Reciclagem para Motorista Infrator poderá ser ministrado por duas entidades:

- ✓ Pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal;
- ✓ Entidade/instituição credenciada no órgão executivo de trânsito.

Os candidatos, ao finalizarem o curso, serão submetidos a uma avaliação contendo 30 questões sobre os assuntos ministrados em sala de aula. O candidato será aprovado se acertar, no mínimo, 70% das questões. O condutor que acertar menos que 70% será reprovado e terá que submeter a uma nova avaliação após 5 (cinco) dias, caso seja reprovado novamente, ele deverá realizar o curso novamente. Se, após realizar o curso duas vezes, o candidato não conseguir atingir a porcentagem mínima exigida na avaliação, ele deverá ser atendido de forma individual para superar as dificuldades.

Os assuntos abordados devem ser tratados de forma dinâmica, participativa e tendo como foco a responsabilidade de cada um diante de um trânsito seguro. Os destaques das aulas devem ser a revisão/atualização do conhecimento e a reflexão das atitudes, de modo a desenvolver os valores de respeito e controle das emoções, estimulando a obediência às Leis.

Com isso, pode-se dizer que tal curso tem condições de formar os condutores infratores para que adotem uma nova atitude perante a sociedade em que vivem e que, a partir de pressupostos teóricos do passado, promovem uma reciclagem desses mesmos condutores.

Portanto, é de interesse da sociedade que o DETRAN de cada estado invista na qualidade dos cursos de reciclagem para condutores infratores, com base na Lei Ordinária 9.503/97 (CTB), que foi elaborada pelos representantes eleitos (poder legislativo) e definiu, como metas para os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito: a educação de trânsito, segurança de toda coletividade, defesa da vida e redução de mortes. O curso de reciclagem é uma forma eficiente de contribuir para que o CTB alcance seus objetivos e do DETRAN contribuir com a segurança do trânsito, com os interesses da sociedade (expressos no CTB) e, principalmente, salvar vidas.

## 2.6 A PERCEPÇÃO DO CURSO DE RECICLAGEM NA VISÃO DOS MOTORISTAS DA CIDADE DE CURITIBA

Em relação à percepção dos motoristas em relação ao curso de reciclagem, conforme um estudo realizado por Dias (2013), notou-se que a maioria dos participantes do curso de reciclagem tem a noção de que sua presença no curso é

de extrema importância, principalmente pelas atitudes que os levaram a fazê-lo. Na visão dos motoristas Curitibanos, o curso é uma forma de punição, porém é também uma forma de reciclar conhecimentos e atitudes.

Em Curitiba, foi constatado um número grande de condutores infratores dirigindo sem portarem a CNH, que estava retida, o que chama a atenção é que o cidadão está fazendo o curso porque errou, mas continua no mesmo erro.

Na visão dos condutores infratores, o curso tem um aspecto de punição, mas na verdade abre caminho para novas oportunidades de aprender mais e rever suas condutas diante do volante para que exista um trânsito melhor. A importância do trânsito deve ir além do curso, deve-se trabalhar a consciência do condutor. Tanto na cidade de Linhares quanto na de Curitiba, os condutores elencaram que a educação no trânsito é de suma relevância para toda a sociedade, transformando essa consciência em responsabilidade e considerando o condutor como um ser que faz parte do processo de aprendizagem.

Para a psicóloga Sara Dias (2013), o estudo sobre a percepção dos motoristas infratores é de suma relevância e que não é estanque, deve-se dar sequência em novos estudos sobre algumas considerações como: se os motoristas sabem ou não sobre leis; e o que é certo ou errado.

## 2.7 EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

Lançar-se no trânsito é um grande desafio, implicado na complexidade da atividade humana e de suas relações individuais e coletivas. É um retrato da organização do homem diante de um espaço que também lhe pertence, fruto de ações sociais, políticas e econômicas. A educação é o método utilizado para que uma pessoa adquira informação, seja crítico e desempenhe suas habilidades para o convívio em sociedade.

A situação caótica do trânsito no Brasil é devido às atitudes dos motoristas e pedestres. A educação para o trânsito deve ter, como objetivo, a mudança nas atitudes adquiridas ao longo dos anos. Esse tema deve ser trabalhado nas escolas, levando as regras de trânsito aos alunos, pois todos eles são pedestres e, em sua grande maioria, estarão conduzindo veículos no futuro (BRUNS *et al.*, 2006a).

Com frequência, se lê sobre trânsito nas primeiras páginas dos jornais, nos noticiários da televisão e rádio. De maneira especial, o centro das atenções se volta para as tragédias, com mortos e feridos, mas raramente são notícias de trabalhos que estão voltados para a segurança e a educação no trânsito (SIMIONI, 2007).

A preocupação com a educação de trânsito vem desde a implantação do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), quando descreveram, no Capítulo VI, quem tem direito e como deve ser aplicada à população, conforme os artigos a seguir:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 75. 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.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Segundo Corrêa (2013), nas últimas décadas, tem-se citado muito que, para resolver os problemas do trânsito no Brasil, deve-se investir na educação para o trânsito, que deve ser o primeiro passo para o começo das mudanças. É um conceito que deveria começar a ser incutido na cabeça das pessoas desde criança, por intermédio de campanhas nas escolas, mas não só durante o ano letivo, nas férias escolares também, pois talvez seja um bom motivo para não só aprender na teoria, mas também na prática.

Em 2010, foi criado o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para os anos de 2011 a 2020, cujo objetivo é reduzir o número de óbitos e

lesões causadas pelos acidentes de trânsito, com a implantação das ações de curto, médio e longo prazo, com o foco na fiscalização e condições das vias, na educação, na saúde e na preservação da vida.

No Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária (BRASIL, 2010, p. 6) estão estabelecidas as ações que serão realizadas em relação à educação, como:

- ✓ Implementar a educação para o trânsito como prática pedagógica cotidiana nas pré escolas e nas escolas de ensino fundamental;
- ✓ Promover o debate do tema trânsito nas escolas de ensino médio;
- ✓ Promover cursos de extensão e de pós-graduação, na área de trânsito (presenciais, semipresenciais e a distância);
- ✓ Desenvolver uma estratégia de integração com os meios de comunicação com a finalidade de criar uma mídia de trânsito cidadã;
- ✓ Capacitar, formar e requalificar (nas modalidades presencial, semipresencial e a distância) profissionais do Sistema Nacional de Trânsito, professores e profissionais da educação básica e superior, instrutores, examinadores, diretores gerais e de ensino dos Centros de Formação de Condutores, em diferentes áreas do trânsito.

Segundo Bruns *et al.* (2006b), as campanhas pontuais sobre educação para o trânsito, muitas vezes, não conseguem atingir o objetivo de educar, pois transmitem a ideia que somente enquanto a campanha está sendo divulgada é que se devem cumprir as leis. Além disso, muitas são mal elaboradas e acabam gerando graves consequências como, por exemplo, as propagandas que ensinam que verde significa seguir em frente e vermelho deve parar, porém, muitas vezes não está mencionando o tipo de semáforo. A criança acaba aprendendo essa regra e quando ela olha o sinal dos veículos, acaba fazendo o que lhe foi ensinado. Como não foi explicado que existe semáforo para pedestre e para veículos, ela acaba achando que todos são iguais.

Corrêa (2013) cita ainda que, atualmente, o trânsito está nessa situação por falta de ação por parte do comando da República. Se os artigos acima citados estivessem sido aplicados desde a implantação do CTB, certamente metade dos problemas do trânsito não estaria ocorrendo. As estatísticas de mortes e feridos por acidentes de trânsito indicariam números menores do que apresentam anualmente.

A percepção que se tem é de que *trânsito não dá voto* e por esse motivo tem sido alijado dos debates em praticamente todas as eleições. São raríssimos os candidatos que têm o trânsito como bandeira em suas campanhas eleitorais (CORRÊA, 2013, p. 106).



Atualmente, a palavra trânsito tem sido citada em rede Nacional, pois todos os dias são enormes congestionamentos que acabam gerando estresse aos motoristas e custos aos cofres do Governo. Mas a segurança no trânsito ainda não é tratada como um tema de calamidade pública.

A sociedade está mais preocupada com o tempo que vai gastar no trânsito, com os ônibus com a lotação acima da permitida e dentre outros. Esses assuntos têm preocupado mais as pessoas do que a quantidade de vidas envolvidas em acidentes (CORRÊA, 2013).

Percebe-se que a insegurança no trânsito é de responsabilidade dos que convivem nele, as pessoas estão descarregando seus problemas e frustrações umas nas outras e, com isso, convivemos com a falta de respeito ao próximo, agressividade, violência e provocações (BRUNS *et al.*, 2006a).

Quanto mais sofisticado o veículo, mais seu condutor se vale de freadas e fechadas como verdadeiras armas de fogo para delimitar o *habitat* móvel. A velocidade de deslocamento dessas máquinas relativiza, para ele, o tempo e a distância.

O veículo automotor, cada vez mais sofisticado, passa a ideia de que é imprescindível e causa impacto entre as pessoas por ser um índice de *status*. Torna-se um símbolo de valor social, uma demonstração de superioridade, em uma sociedade que valoriza muito a aparência e pouco a essência da pessoa. Estar motorizado pode causar a sensação de que se é dono do universo, com a onipotência dominadora que pode extrapolar limites. A propósito, Rozestraten e Dotta (1996, p. 79) afirmam que:

O veículo dá condições para que a pessoa revele como ela é ou como vive verdadeiramente; na condução de um veículo a pessoa mostra suas qualidades e suas virtudes, como educação, inteligência, sensibilidade, altruísmo, mas expressa também os seus defeitos e fraquezas. Através do que o veículo faz, pode-se, com relativa facilidade, deduzir se ele está sendo dirigido por uma pessoa sensata ou insensata.

Para Cunha (1999, p. 16) existem várias situações que podem ser realizadas e que contribuem para um trânsito amigável, dentre elas, podemos citar o momento em que deixamos livre um cruzamento, mesmo nas situações em que o semáforo esteja marcando a cor verde, deixar que um automóvel pesado finalize a ultrapassagem sem precisar buzinar ou dar sinais de luz, constituem atos de educação no trânsito.

O tema trânsito, como disciplinar, é o principal contexto para que as pessoas tomem consciência de seus erros e contribuam com o sistema de mobilidade urbana, possibilitando, por meio de suas contribuições, a preservação de um bem maior: a vida.

## 2.8 INSTRUTOR DE TRÂNSITO

O trabalho de um instrutor de trânsito é muito importante para o aluno e para a sociedade, tanto quanto para o próprio Centro de Formação de Condutores (CFC) onde ele atua. As empresas credenciadas pelo DETRAN são as responsáveis por capacitarem os instrutores teóricos e práticos de trânsito. É uma exigência legal para o funcionamento dos CFCs, que somente serão autorizados a funcionar caso comprovem a existência de pessoal qualificado para o exercício de suas funções, conforme a Instrução de Serviço 067/2014 do Estado do Espírito Santo.

O instrutor do curso de reciclagem tem papel fundamental para que o curso atinja seus objetivos. O curso de reciclagem não pode ser tratado de qualquer forma. O instrutor deve ser uma pessoa formada e preparada para atender esse público, deve valorizar o aluno, que precisa de incentivo, pois errou, mas está tendo a oportunidade de não errar mais.

A Lei de nº 12.302 (BRASIL, 2010b) regulamenta a profissão de instrutor de trânsito e foi sancionada em 2 de agosto de 2010. De acordo com essa lei, o art. 4º estabelece os requisitos mínimos para o exercício da atividade de instrutor de trânsito:

- I - ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade;
- II - ter, pelo menos, 2 (dois) anos de efetiva habilitação legal para a condução de veículo e, no mínimo, 1 (um) ano na categoria D;
- III - não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias;
- IV - ter concluído o ensino médio;
- V - possuir certificado de curso específico realizado pelo órgão executivo de trânsito;
- VI - não ter sofrido penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH;
- VII - ter participado de curso de direção defensiva e primeiros socorros.

A principal função dos instrutores é capacitar futuros condutores de veículos automotores, estimulando uma boa convivência social no trânsito. Essa atribuição é

importante para ajudar a manter a ordem e a harmonia nas ruas, condições básicas para que a circulação de veículos se dê de forma tranquila, garantindo, assim, qualidade da formação do condutor, e o seu desempenho no exercício dessa função refletirá na reputação e qualidade da empresa em que trabalha.

Freire (1996) considera que é dever do educador respeitar os saberes dos educandos, principalmente das classes populares. Aproveitar a experiência de cada um e discutir a realidade concreta, associando-as ao conteúdo programado. É preciso dar ênfase à revisão de conhecimentos e atitudes, valorizando a obediência a Lei, a necessidade de atenção e o desenvolvimento de habilidades. Tem também o papel de conscientizar seus alunos sobre as melhores práticas na direção, pensando no bem coletivo e contribuindo para a segurança no trânsito. Um motorista cuidadoso e que pratica a direção defensiva é capaz de evitar acidentes. O instrutor deve oportunizar a reflexão e o desenvolvimento de valores, de respeito ao outro e reforçar que o maior bem jurídico protegido pelo Código de Trânsito Brasileiro é a vida.

Vale lembrar que o instrutor deve ser o exemplo, o modelo a ser seguido pelo aluno. De nada adianta ele dar as instruções corretas ao futuro condutor, se ele próprio se portar mal com os outros motoristas ou cometer alguma infração quando estiver ao volante.

Outro ponto de extrema importância é o bom relacionamento entre instrutor e aluno. É papel do instrutor fomentar, no aluno, o interesse em uma conexão entre a atividade que está realizando e suas consequências práticas, podendo se valer de sua relação interpessoal com ele para esse fim. É muito mais fácil respeitar e admirar alguém por quem temos empatia. Portanto, um instrutor paciente, atencioso e com bons métodos de ensino para facilitar essa inter-relação será mais bem-sucedido na tarefa de ensinar.

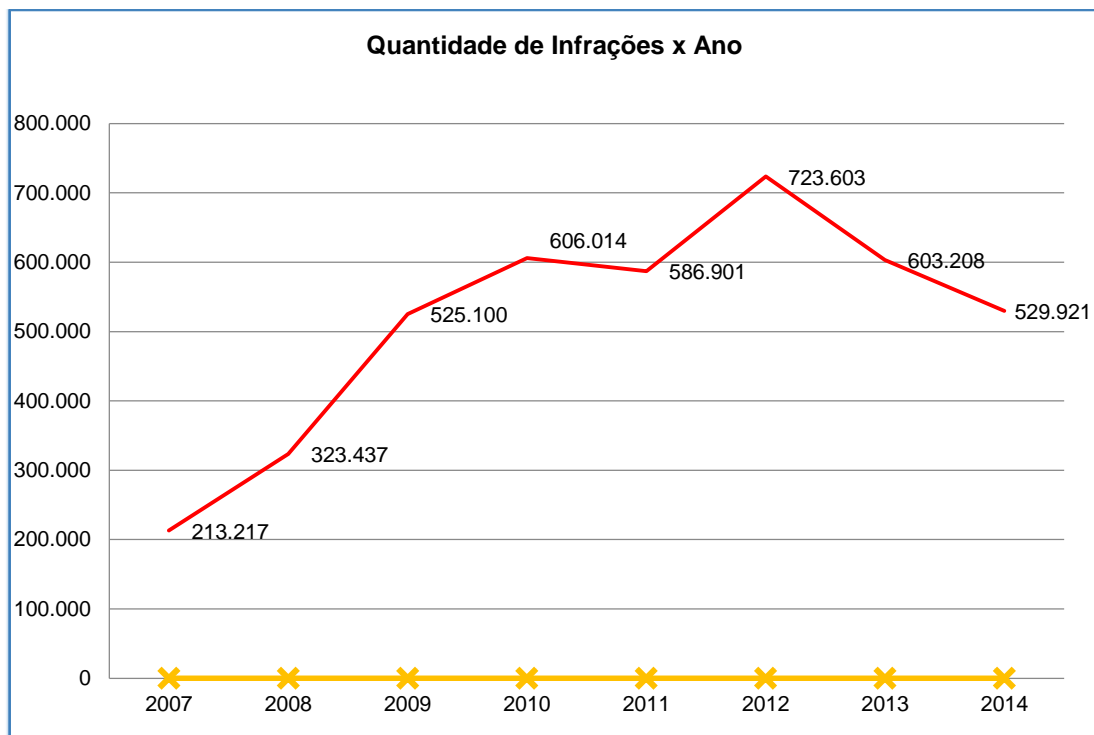
## 2.9 ESTATÍSTICAS DE TRÂNSITO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

O Relatório Anual de Estatística de Trânsito do Estado do Espírito Santo foi criado pelo DETRAN-ES, com o objetivo de informar, anualmente, a população sobre os dados acerca dos acidentes de trânsito, infrações, frota de veículos e número de habilitados. Com esses dados, também podem ser analisados os melhores métodos para obter um trânsito mais seguro.

Os dados foram obtidos por intermédio dos órgãos do Departamento Estadual de Trânsito, Departamento de Estradas de Rodagem, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Prefeitura Municipal de Colatina, Prefeitura Municipal de Cariacica, Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim, Prefeitura Municipal de Linhares, Prefeitura Municipal da Serra, Prefeitura Municipal de Vitória, Prefeitura Municipal de Vila Velha e Polícia Rodoviária Federal.

De acordo com o Relatório Anual de Estatísticas de Trânsito de Infrações, o gráfico 1 explicita a quantidade de infrações cometidas, no Estado do Espírito Santo, no período de 2007 a 2014.

Gráfico 1 - Quantidade de infrações cometidas no período de 2007 a 2014 no Espírito Santo



Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF, 2014), para reduzir os indicadores de óbitos, deve-se investir em câmeras de videomonitoramento com melhor resolução, além de radares com maior alcance e analisar os dados estatísticos para verificar os locais mais propícios para ocorrer acidentes e infrações. O maior rigor das leis, com punições severas e valor elevado para as infrações também contribuem para que os condutores dirijam respeitando a legislação. Os projetos de educação para o trânsito também contribuem para conscientizar os motoristas, pedestres e passageiros quanto à segurança no trânsito.

Segundo o art. 258 do CTB, as infrações cometidas no trânsito são classificadas de acordo com a gravidade, sendo elas chamadas de leve, média, grave ou gravíssima.

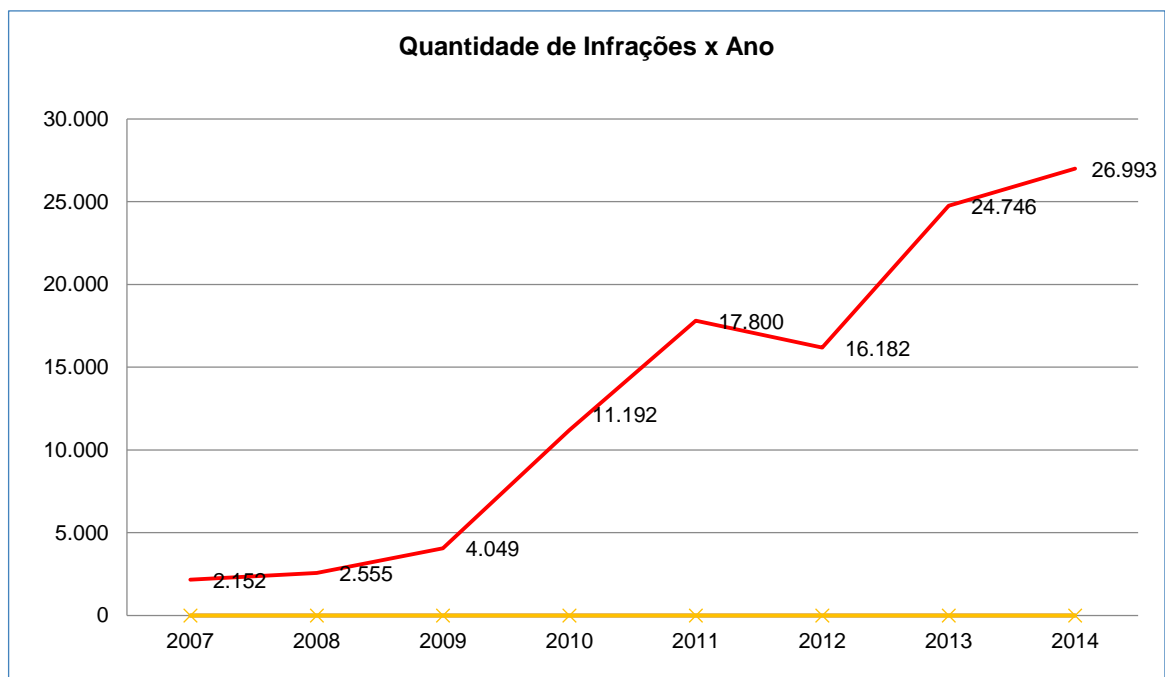
Classificando as 529.921 infrações registradas no ano de 2014, obtemos os seguintes dados:

- ✓ 147.583 infrações gravíssimas;
- ✓ 107.998 infrações graves;
- ✓ 239.418 infrações médias;
- ✓ 34.922 infrações leves.

No ano de 2014, conforme mostra o gráfico 2, o município de Linhares registrou 26.993 infrações, esse número corresponde a 5,1% do total de infrações relacionadas no Estado. O município é o quarto em relação à maior quantidade de infrações cometidas. Essas infrações foram classificadas em:

- ✓ 5.700 Infrações gravíssimas;
- ✓ 7.035 Infrações graves;
- ✓ 13.500 Infrações médias;
- ✓ 758 Infrações leves.

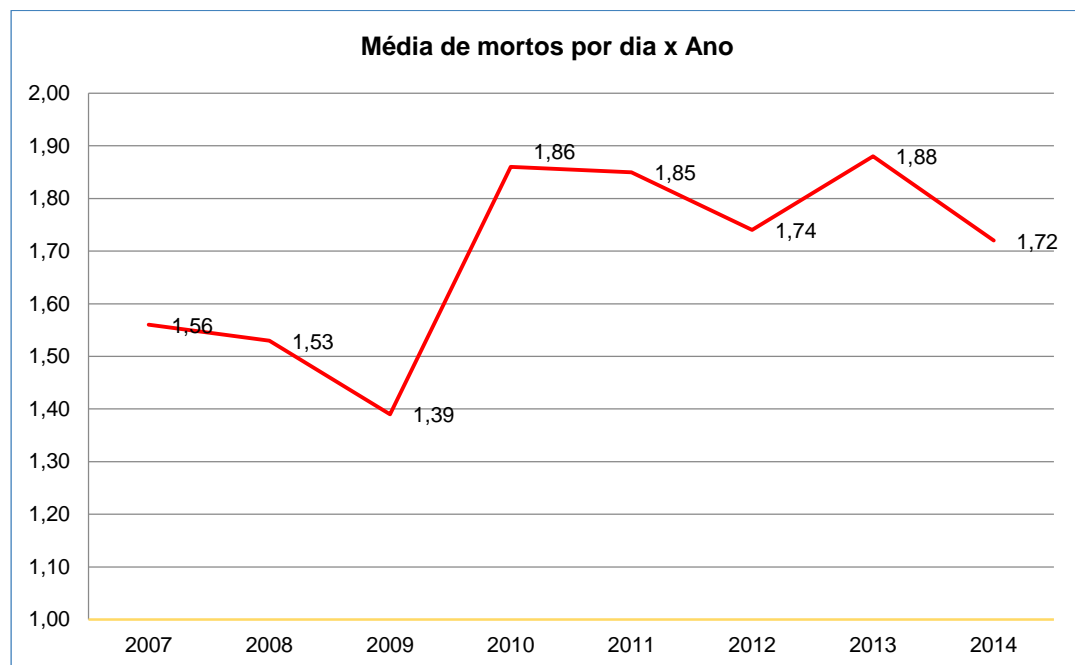
Gráfico 2 - Quantidade de infrações cometidas no período de 2007 a 2014 em Linhares-ES



Segundo a PRF (2014), os acidentes de trânsito, em sua maioria, ocorrem devido ao comportamento inadequado dos condutores. As principais mortes registradas ocorreram devido à falta de atenção por não manter a distância de segurança do veículo da frente, velocidade acima da permitida e ultrapassagens em locais indevidos. Entre todos os tipos de acidentes, o que ocorre maior número de mortes é a colisão frontal.

De acordo com os dados obtidos, o gráfico 3 relata a média de pessoas que perdem a vida todos os dias, no Estado, no local do acidente. Nesses dados, não estão contabilizadas as pessoas que faleceram após o resgate.

Gráfico 3 - Quantidade de mortos nas estradas do Espírito Santo no período de 2007 a 2014



De acordo com o Anuário Estatístico informado pela Seguradora Líder (2014), responsável pelo pagamento do Seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT), qualquer pessoa que esteja envolvida em um acidente de trânsito em território nacional, seja o condutor, o passageiro ou o pedestre, e que tenha sofrido algum dano pessoal, com despesas médicas e suplementares, invalidez ou morte, independente da análise do acidente, tem direito ao reembolso ou à indenização do Seguro DPVAT.

Existem três tipos de coberturas que são pagas pelo Seguro DPVAT quando ocorrem vítimas em um acidente de trânsito, sendo elas classificadas em Morte,

Invalidez e as Despesas Médicas e Suplementares (DAMS). Cada cobertura equivale a um valor estipulado, conforme Anuário Estatístico (SEGURADORA LÍDER, 2014, p. 7) são elas:

- Morte: indenização de R\$ 13.500,00 por vítima;
- Invalidez Permanente: indenização de até R\$ 13.500,00 por vítima, de acordo com as sequelas do acidente e conforme tabela constante na Lei nº 11.945/2009; e
- Despesas Médicas e Suplementares (DAMS): reembolso de despesas comprovadas de até R\$ 2.700,00 reais por vítima.

Analisando a tabela 1, abaixo, emitida pela empresa responsável pelo pagamento de indenizações e reembolso entre os anos 2013 e 2014, verifica-se a quantidade de vidas e famílias que são impactadas com as tragédias ocorridas, no trânsito, no Espírito Santo.

Tabela 1 - Indenizações Pagas por Cobertura x UF - 2013 x 2014

UF	Cobertura	2013	2014	Δ% 2014 / 2013
ES	Morte	1.219	1.127	-8%
	Invalidez	8.750	10.935	25%
	DAMS	1.473	1.631	11%
ES Total		11.442	13.693	20%

Fonte: Seguradora Líder (2014).

Comparando o ano de 2013 e 2014, houve uma redução de 8% no número de pessoas que perderam a vida nas estradas, mas a quantidade de pessoas que ficaram com sequela permanente aumentou de forma assustadora, assim como as despesas médicas suplementares.

Considerando os dados expostos até o momento a presente pesquisa apresenta relevância como um fator de desenvolvimento social, econômico, educacional e regional.

### 3 METODOLOGIA

O terceiro capítulo aborda os procedimentos metodológicos, a descrição dos indivíduos participantes da pesquisa, recursos utilizados na coleta de dados e o local da pesquisa.

#### 3.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para a realização deste trabalho, foi feito, inicialmente, o levantamento bibliográfico para construção da fundamentação teórica; não se trata de pesquisa documental, pois, de acordo com Fonseca (2002, p. 32):

A pesquisa bibliográfica utiliza fontes constituídas por material já elaborado, constituído basicamente por livros e artigos científicos localizados em bibliotecas. A pesquisa documental recorre a fontes mais diversificadas e dispersas, sem tratamento analítico, tais como: tabelas estatísticas, jornais, revistas, relatórios, documentos oficiais, cartas, filmes, fotografias, pinturas, tapeçarias, relatórios de empresas, vídeos de programas de televisão etc.

No entanto, foram utilizados diversos tipos de informações: análise de dados do DETRAN, CONTRAN, DENATRAN, análise do Código de Trânsito Brasileiro em vigor, questionários estruturados com motoristas que estão fazendo o Curso e com os instrutores teóricos, análise dos resultados obtidos. O material bibliográfico foi selecionado de acordo com o assunto em questão, encontrados em livros, artigos de periódicos indexados e da *internet*.

A pesquisa realizada neste trabalho é classificada quanto à abordagem do tipo quanti-qualitativa. A pesquisa é do tipo quantitativa, porque, conforme esclarece Fonseca (2002, p. 20):

Diferentemente da pesquisa qualitativa, os resultados da pesquisa quantitativa podem ser quantificados. Como as amostras geralmente são grandes e consideradas representativas da população, os resultados são tomados como se constituíssem um retrato real de toda a população alvo da pesquisa. A pesquisa quantitativa se centra na objetividade. Influenciada pelo positivismo, considera que a realidade só pode ser compreendida com base na análise de dados brutos, recolhidos com o auxílio de instrumentos padronizados e neutros. A pesquisa quantitativa recorre à linguagem matemática para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis, etc. A utilização conjunta da pesquisa qualitativa e quantitativa permite recolher mais informações do que se poderia conseguir isoladamente.



Esta pesquisa teve como amostra os motoristas matriculados no curso para condutor infrator, com abordagem direta; eles responderam aos questionários destinados a cada um. A pesquisa também é do tipo qualitativa, pois traz informações por meio de entrevista que será realizada com os instrutores teóricos.

Quanto aos objetivos, esta pesquisa classifica-se como do tipo descritiva, pois envolve entrevista e questionários com pessoas que convivem com o problema a ser pesquisado, conforme Gil (2002).

Quanto ao procedimento técnico, esta pesquisa foi embasada em um levantamento de dados, pois foi realizado um interrogatório por meio de um questionário e entrevista para coletar informações de um grupo de pessoas sobre o problema estudado para, após uma análise quantitativa e qualitativa dos dados, obter as conclusões (GIL, 2002).

Ressalta-se que, para esta pesquisa, interessa o fato de analisar qual a finalidade do curso de reciclagem para motorista infrator. O objetivo do curso é realizar uma ação corretiva, de forma a reciclar o conhecimento e corrigir as falhas; ou preventiva de maneira a atualizar o conhecimento e trocar experiência com os colegas matriculados no curso.

Para a finalidade deste trabalho, interessa a eficiência/deficiência do curso de reciclagem quanto à percepção dos alunos e instrutores. A preocupação é com o comportamento inadequado que se repete apesar de avisos ou multas.

### 3.2 PROCEDIMENTOS DA PESQUISA

A presente pesquisa se estabeleceu pelos seguintes procedimentos descritos a seguir. A primeira etapa buscou a delimitação do campo de pesquisa por meio de visita às instituições credenciadas, interação com o proprietário, instrutor teórico e diretor de ensino, momento em que foram explicados os objetivos.

No segundo momento, foram aplicados questionários estruturados aos motoristas participantes no último dia de curso, ou seja, aos condutores infratores, com perguntas relacionadas às percepções obtidas durante a realização do curso de reciclagem. Os instrutores teóricos responderão entrevista sobre sua experiência como instrutor do curso de reciclagem para motorista infrator e sobre o trânsito de uma forma geral.

Na terceira etapa foi feita uma análise, discussão e organização dos dados coletados.

### 3.3 LOCAL DA PESQUISA

Os dados sobre os candidatos participantes do curso de reciclagem para motorista infrator foram colhidos conforme dados disponibilizados por meio de três instituições credenciadas no órgão executivo de trânsito do Estado do Espírito Santo, estando elas localizadas em Linhares-ES.

Os candidatos serão abordados na sala de aula das instituições, e os instrutores teóricos que ministram o Curso de Reciclagem para Motorista Infrator receberam o questionário e pediram aos candidatos que o respondessem de acordo com o perfil de cada um.

Em outro momento, foi realizada uma entrevista, com os três instrutores teóricos. Cada instrutor respondeu a entrevista em seu local de trabalho.

### 3.4 DESCRIÇÕES DOS INDIVÍDUOS PARTICIPANTES DA PESQUISA

A pesquisa foi realizada durante o período de março e abril de 2016, totalizando quatro turmas de curso, com 91 condutores inscritos, conforme dados do DETRAN-ES, e que tiveram a Carteira Nacional de Habilitação suspensa seja por terem acumulado 20 pontos ou por terem cometido uma única infração, ou ainda, por terem verdadeiramente cometido a(s) infração(ões) ou por terem assumido a pontuação por outro condutor.

### 3.5 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

O instrumento de pesquisa utilizado foi o questionário estruturado sobre a questão-problema aos motoristas matriculados no curso para reciclagem de motorista infrator (APÊNDICE A) e para os instrutores teóricos (APÊNDICE B).

Lakatos e Marconi (2003, p. 201) definem questionário como:

Um instrumento de coleta de dados, constituído por uma série ordenada de perguntas, que devem ser respondidas por escrito e sem a presença do entrevistador. Em geral, o pesquisador envia o questionário ao informante, pelo correio ou por um portador; depois de preenchido, o pesquisado devolve-o do mesmo modo.

A utilização de técnica de questionários estruturados, segundo Lakatos e Marconi (2003), representa um instrumento para recolher informação. É uma técnica de investigação composta por questões apresentadas por escrito às pessoas. O questionário contou com respostas do tipo múltipla escolha, com o objetivo de obter o máximo de informações sobre o assunto.

A utilização de entrevistas, de acordo com Lakatos e Marconi (2003), é um encontro entre duas pessoas, com a finalidade de obter informações do ponto de vista de um determinado conteúdo. A entrevista realizada foi do tipo padronizado ou estruturado, pois foi elaborado um roteiro previamente, com as perguntas a serem respondidas, desse modo, todas as respostas serão analisadas de uma mesma forma.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

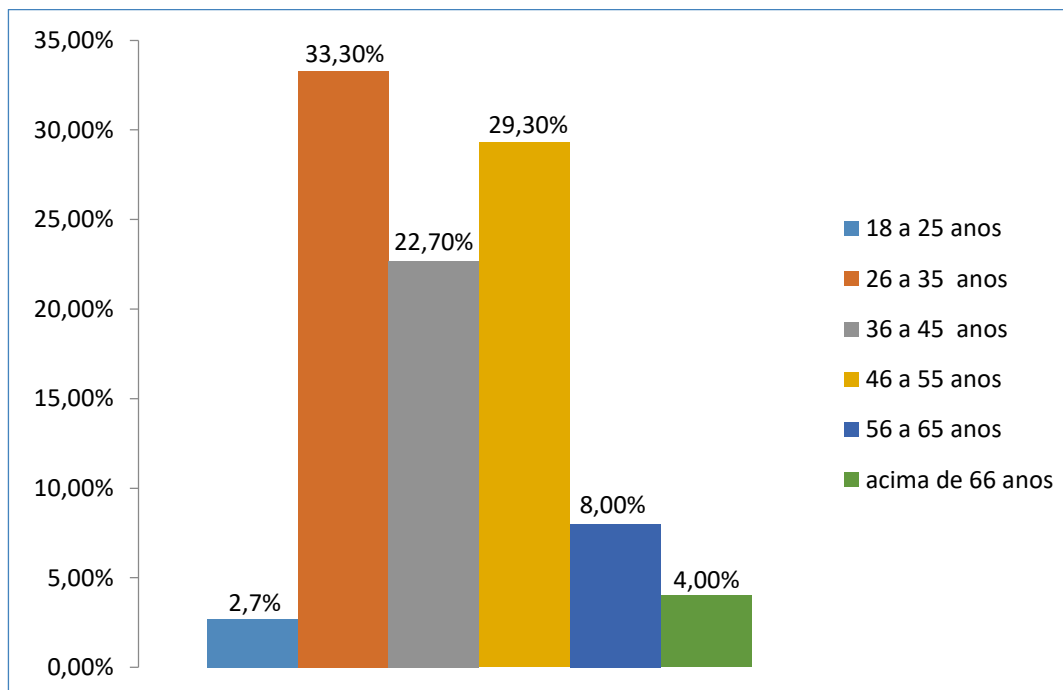
### 4.1 MOTORISTAS INFRADORES

O questionário foi aplicado no último dia de curso de cada uma das quatro turmas de reciclagem para motorista infrator na cidade de Linhares-ES, obtendo um total de 91 questionários preenchidos; deste total, somente 75 motoristas responderam o questionário corretamente.

Dos 75 participantes da pesquisa, aproximadamente 83% são do sexo masculino e 17% do sexo feminino, demonstrando, assim, que os homens são a maioria nos cursos de reciclagem para motorista infrator. Geralmente, as mulheres são mais pacíficas no trânsito do que os homens, obedecendo mais as leis e regras, envolvendo-se em menor número de acidentes e infrações, segundo pesquisas.

Sobre a faixa etária dos motoristas infratores que responderam a pesquisa, a maior concentração se encontra na faixa etária de 26 a 35 anos, o que corresponde a 33,30% desse total, conforme o gráfico 4.

Gráfico 04 - Idade dos Motoristas Infratores



Leticia Marín-León (2003) comenta que as decisões dos jovens são levadas pela impulsividade, ousadia e confiança excessiva em si mesmo e, devido aos seus

comportamentos, estão mais dispostos a assumirem riscos na medida que sentem necessidade de autonomia.

Analisando o dado estatístico do site da Gazeta Online (2016), no Estado do Espírito Santo, a maior concentração dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito está na faixa etária de 26 a 35 anos, correspondendo a 32,41% desse total, conforme mostra a tabela 2, abaixo:

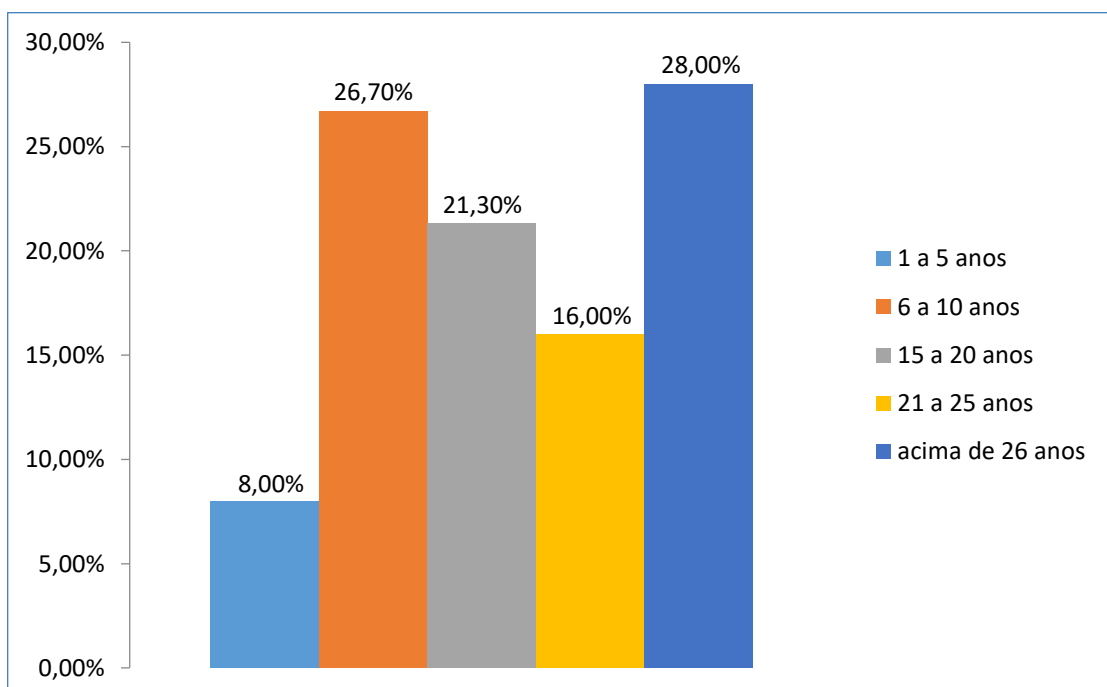
Tabela 02 - Perfil dos condutores envolvidos em acidentes

<b>Idade</b>	<b>Varição</b>
Até 17 anos	0,34%
18-25 anos	15,58%
26-35 anos	32,41%
36-45 anos	24,40%
46-55 anos	16,96%
56-65 anos	7,77%
Mais de 65 anos	2,54%

Gazeta Online (2016).

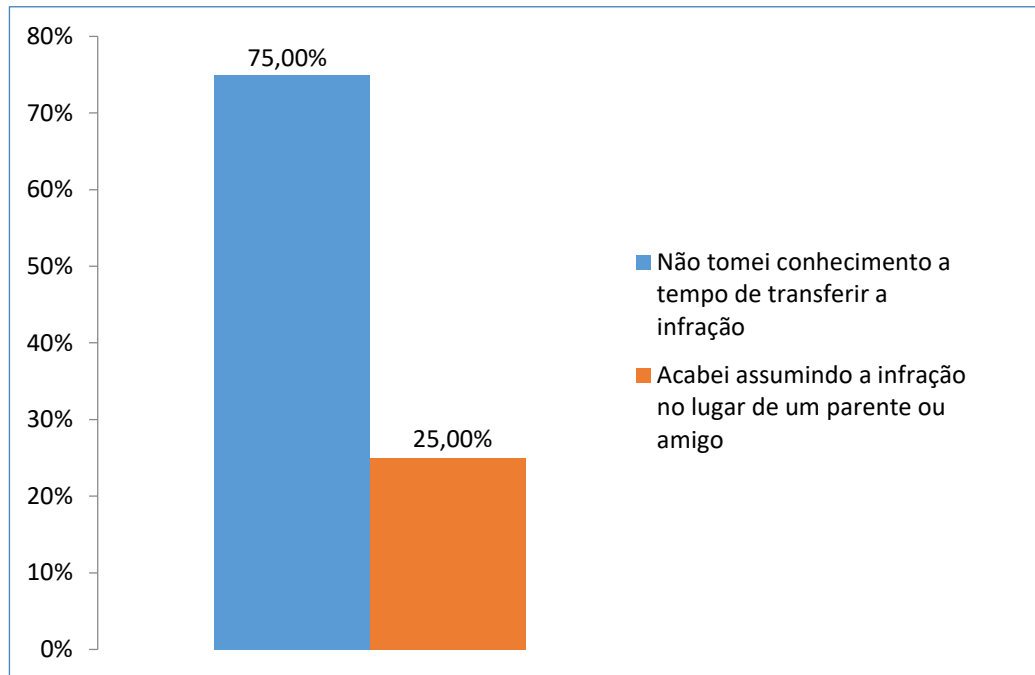
Dos participantes da pesquisa, ressalta-se que a maior concentração de motoristas infratores na cidade de Linhares possui a Carteira Nacional de Habilitação há mais de 26 anos, conforme o gráfico 5.

Gráfico 05 – Tempo de Habilitação



Nota-se que 28 dos 75 participantes do curso de reciclagem para motorista infrator informaram que não cometeram as infrações. O gráfico 6 mostra o porquê de esses condutores estarem realizando o curso.

Gráfico 06 – Por que os condutores estão fazendo o curso?



A pesquisa tende a mostrar que, independente da idade, o curso de reciclagem tem seu papel importante em meio à sociedade e pode servir para modificar o comportamento do motorista infrator no futuro.

Conforme a resposta dos infratores, 94,7% dos participantes estão fazendo o curso pela primeira vez, desse total, 93,3% dizem que o curso ajuda a mudar a conduta do motorista. Os participantes revelam, ainda, que 98,7% possuem ciência das regras do Código de Trânsito Brasileiro, conforme mostra os gráficos 7, 8 e 9.

Gráfico 07- Primeira vez que está fazendo o curso

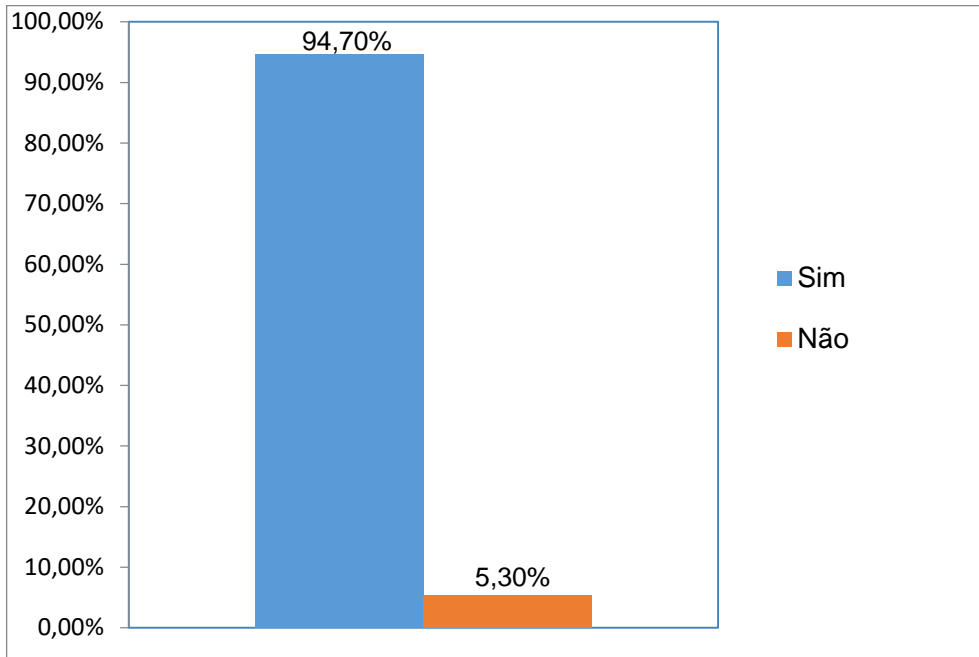


Gráfico 08 - Acredita na mudança de comportamento do motorista após o curso

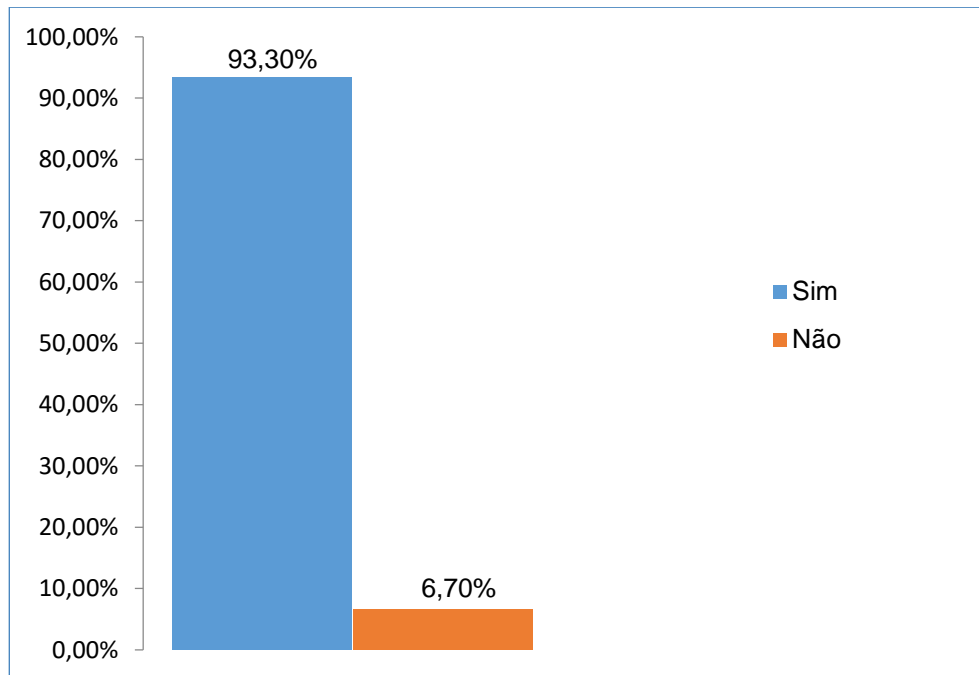
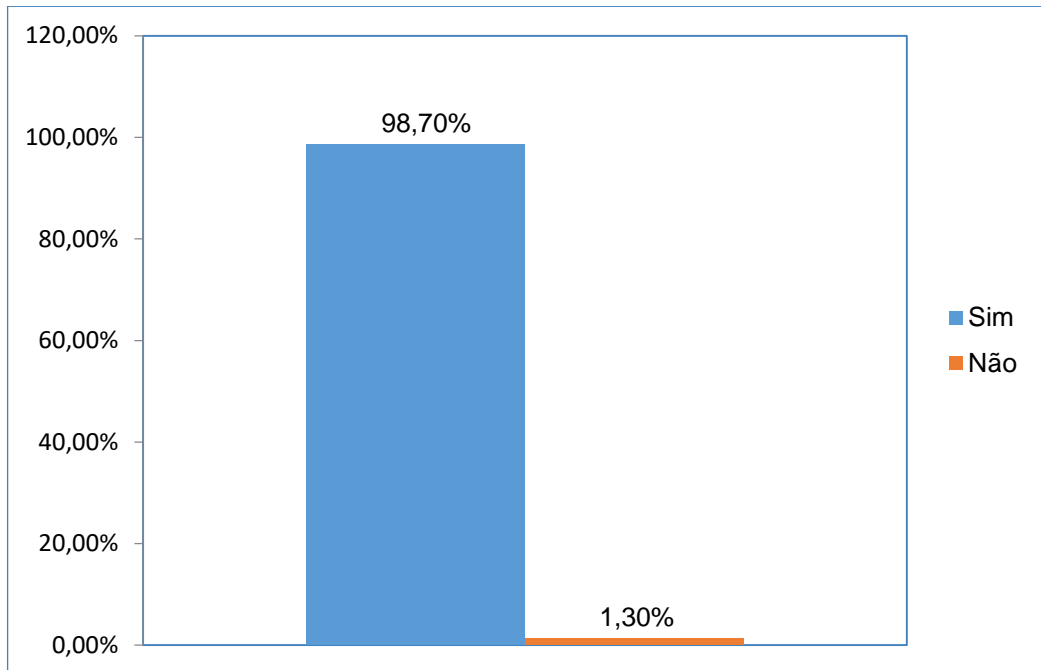
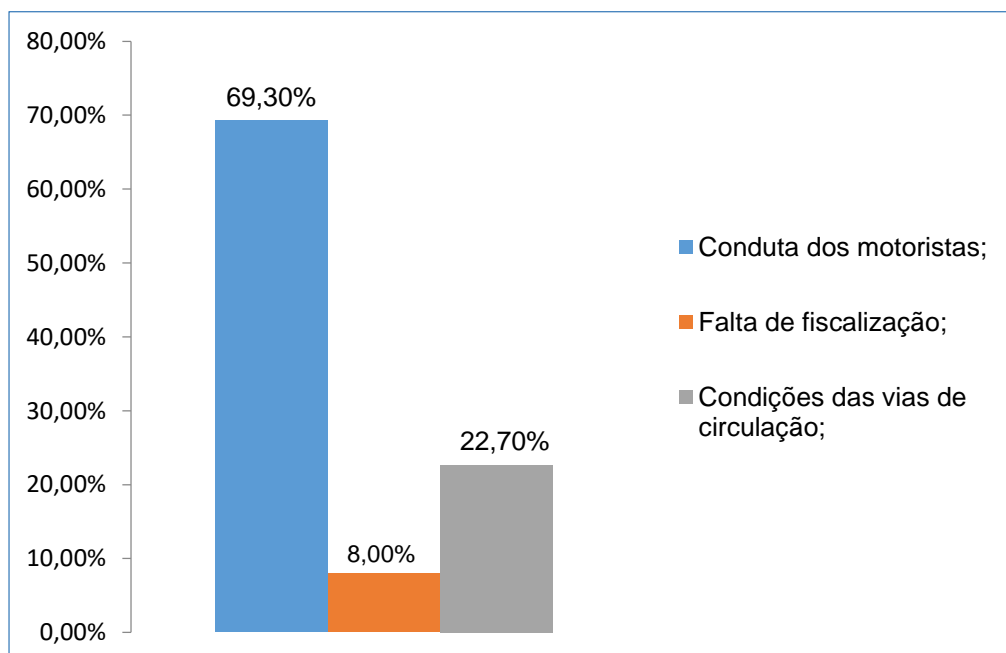


Gráfico 09 - Conhecimento das regras do Código de Trânsito Brasileiro



Sobre a opinião dos alunos no que se refere ao número de acidentes de trânsito, eles informaram que eles não acontecem por falta de conhecimento, mas, em sua maioria, pela conduta dos motoristas, condições das vias de circulação e falta de fiscalização, conforme no gráfico 10.

Gráfico 10 - A que se atribui o número de acidentes de trânsito?





Os dados colhidos informam que, com o curso, os infratores encaram uma nova forma de aprender e dirigir, sem pensar em punição, e que a aplicação do curso de reciclagem remeterá a uma conscientização do ser humano e melhora no comportamento ao dirigir.

Mas, de acordo com Vygotsky (2003), para haver essa aprendizagem, o infrator tende a internalizar, ou seja, ele tem que querer mudar, vir de dentro para fora. A finalidade da aprendizagem então é a assimilação consciente do mundo físico mediante a interiorização de atos externos e suas transformações em ações mentais.

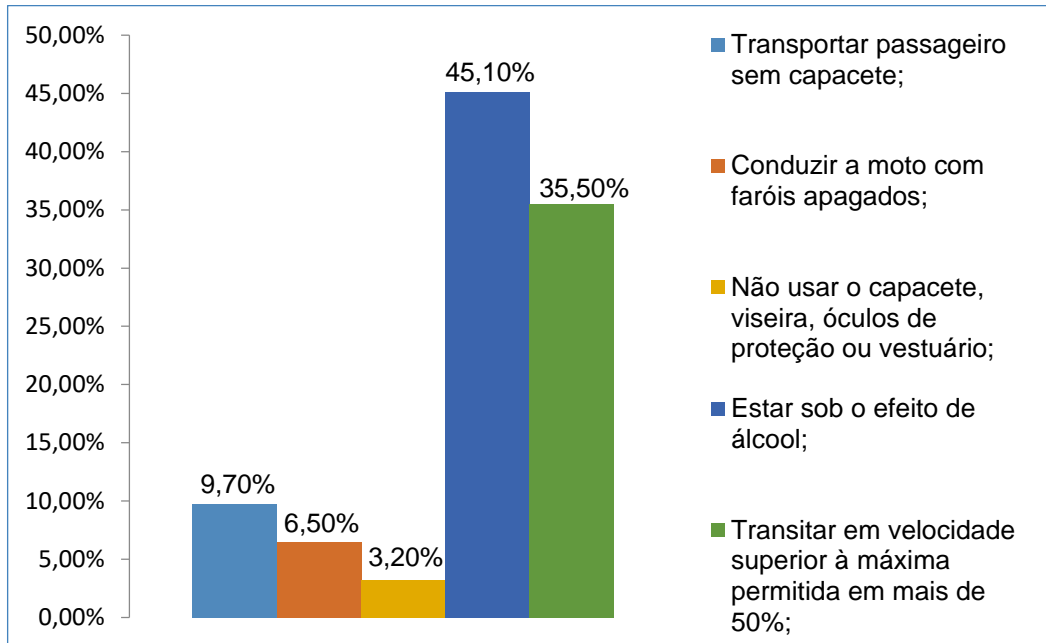
Nesse contexto de processo de aprendizagem, o curso visa a identificar e proporcionar a mudança da conduta do infrator, mas dependerá de sua atitude em querer, pois, de acordo com 57,3% dos participantes da pesquisa, o elevado número de acidentes e infrações não é devido à formação do condutor no momento de tirar a Carteira Nacional de Habilitação.

Para 62,7% dos participantes, o valor das multas não interfere no número de infrações e 74,7% dos infratores concordam com as campanhas de conscientização do DETRAN. Um dado interessante é que quando perguntados “Qual o motivo da suspensão da sua habilitação?”, 58,7% disseram que foi a soma de 20 pontos e 41,3% disseram que foi apenas uma infração.

Em atenção a esses dados coletados, o art. 3, inciso I e II e art. 5 da Resolução 182/2005, do CONTRAN, dizem o seguinte: quando ocorre uma infração, esses pontos ficam no prontuário do condutor durante o prazo de 12 meses a partir da infração e, caso haja um somatório igual a vinte pontos durante esse período; ou quando ocorrer uma infração, de forma específica, haverá instauração de processo administrativo para aplicação das penalidades, sendo elas, o direito de dirigir suspenso e realização do curso de reciclagem.

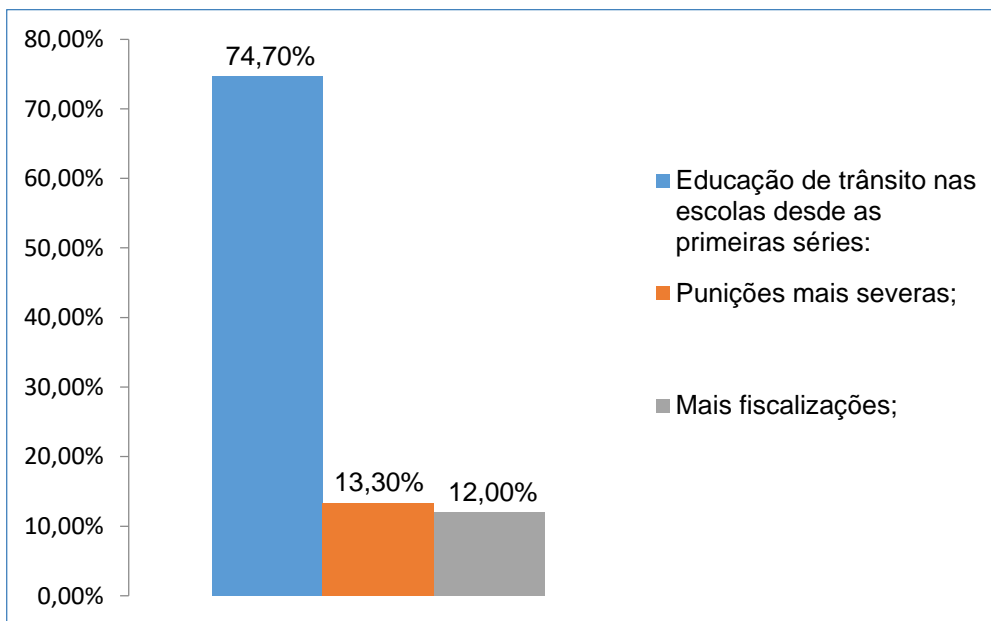
O questionário aplicado buscou identificar quais motivos levaram os condutores a terem sua CNH suspensa por cometerem uma única infração. A infração com maior incidência, obtendo 45,10%, foi conduzir o veículo sob efeito de álcool, conforme o gráfico 11.

Gráfico 11 - Motivos da suspensão por apenas uma infração



Para reverter essa situação, analisando os dados colhidos, o gráfico 12 mostra-nos que 74,7% acham que a Educação de Trânsito deve começar nas escolas desde as primeiras séries.

Gráfico 12 - O que pode ser feito em prol de um trânsito mais seguro?



Para finalizar essa pesquisa com os condutores infratores, o que assusta é que 54,7% dizem que continuam a dirigir mesmo após a entrega de sua habilitação no DETRAN.

Notou-se que, mesmo o condutor matriculado no curso e participando dele, 93,3% dos participantes avaliaram que o curso de reciclagem pode ajudar a mudar a conduta do motorista. Esse dado nos faz refletir como é o pensamento dos condutores infratores, pois o condutor infrator, ao mesmo tempo em que diz que o curso pode ajudar a mudar a conduta do motorista, ele continua dirigindo no período da suspensão.

Para entender esse fato, Vygotsky (2003), no livro o “A formação da mente”, diz que, no processo de conscientização, o ser humano, quando toma consciência da consciência que tem sobre determinado assunto, mais ele abstrai sobre os atos e sobre o meio que está inserido. A mudança de comportamento dos condutores, assim como descrito por eles nos questionários no processo de educação de trânsito, deve começar na escola, pois assim o comportamento do futuro motorista será formado dentro de um contexto em que ele tenha consciência de que vive num ambiente social e que existem mais condutores em sua volta, com família etc.

#### 4.2 INSTRUTORES TEÓRICOS DE TRÂNSITO

Os instrutores teóricos, de acordo com questionário descrito no Apêndice B, responderam que muitos deles têm experiência na função (tempo de serviço); notou-se um fato importante em relação aos motoristas infratores, quando questionados se conheciam o CTB, disseram que sim, em sua maioria, porém, na visão dos instrutores, não é bem assim, alguns condutores têm conhecimento, porém têm dificuldade.

Os instrutores acreditam que o curso de reciclagem é muito importante e acham que, se for bem aplicado, poderá mudar a conduta do motorista, desde que ele seja consciente dos seus atos e esteja disposto à mudança.

Conforme a tabela referente à estatística de acidentes vista nesta dissertação, os instrutores acreditam que os acidentes acontecem por falta de atenção e não pela má formação dos condutores nos cursos de formação. Notou-se que eles concordam com os motoristas infratores quanto às campanhas de conscientização,

mas no que se referem ao aumento das multas, os condutores não concordam com a ideia de que, se aumentar o valor da multa, reduzirá o número de acidentes ou infrações.

### 4.3 DISCUSSÕES

Considerando a proposta da criação do CTB de reduzir o número de acidentes, a violação das normas e ter a preocupação com os cuidados básicos de segurança pessoal e veicular, o curso de reciclagem de condutores infratores vem legislado pelo art. 268, onde se observa que o caos é vivido diariamente no trânsito brasileiro e que, de acordo com Biavatti e Martins (2007), os cidadãos têm dificuldade em seguir regras. Com base no que foi levantado nessa pesquisa, os participantes do curso, no município de Linhares-ES, estão cientes de que sua participação no curso é de suma importância para ele e para outros envolvidos, e que as atitudes que os levaram a fazer o curso foi sim pela violação da lei vigente.

Desse modo e segundo Dias (2013), no município de Curitiba, constatou-se que muitos condutores dirigem sem carteira que está apreendida por ter efetivado alguma violação de trânsito, e que os condutores fazem o curso de reciclagem, mas continuam no mesmo erro.

Para muitos motoristas curitibanos infratores, o curso de reciclagem tem papel de importância no contexto social, pois direciona o cidadão a aprender mais e, conseqüentemente, tem-se um trânsito mais tranquilo. Nesse contexto, é importante ressaltar que políticas públicas referentes à educação de trânsito devem ser implantadas e aplicadas para que, assim, consigam trabalhar o comportamento dos futuros motoristas de forma consciente, no cotidiano, utilizando o veículo como um meio de locomoção e não uma arma.

A função do instrutor é importante, principalmente quando se tratar de turma mais jovem, proporcionando uma aula mais dinâmica, trazendo os conceitos do CTB, mas também os casos do dia a dia (multas que muitos desconhecem; exemplos da falta de atenção), evitando o desinteresse dos alunos.

Sendo assim, para evitar situações de risco, “violações”, ser capaz de evitar acidentes e dirigir com atenção é uma forma segura. Quando se dirige defensivamente, evitam-se os acidentes apesar das falhas, ou ações incorretas dos

outros e das condições adversas. Assim, defende-se a própria vida, a dos passageiros e a vida do próximo. Ao priorizar a educação, o Código de Trânsito Brasileiro propõe uma educação com valores considerados fundamentais para o relacionamento humano.

## 5 CONCLUSÃO

Considerando a importância desta dissertação, pode-se analisar o perfil dos condutores do município de Linhares, em relação às infrações, constatando que o número de homens que as cometem é superior ao de mulheres, isso se explica porque a mulher tem mais atenção que os homens, porém deve-se considerar que nem todas são cautelosas ao volante.

Com fundamento nos dados analisados, conclui-se que a percepção dos alunos diante do Curso de Reciclagem para Motorista Infrator no município de Linhares – ES é de que ele remeterá a uma conscientização do ser humano em melhorar seu comportamento ao dirigir e não o encaram como uma punição, visto que 93,3% dos participantes avaliaram que o curso de reciclagem pode ajudar a mudar a conduta do motorista infrator, ressaltando que a eficácia desse resultado dependerá da consciência do indivíduo, que está inserido em uma sociedade, e que seus atos causam impactos não somente social, mas também físico e educacional a todos a sua volta.

Averiguou-se que, dentre os motoristas infratores obrigados a fazer o curso de reciclagem, apenas 25% assumiram a infração de outro motorista, porém a maioria disse estar no curso por não ter conhecimento a tempo de transferir a infração, ou seja, conclui-se que se tivessem tempo hábil transfeririam a infração para a pessoa responsável pela violação.

Para que se tenha uma população consciente de seus deveres, deve-se então atentar para o perfil do condutor de Linhares, pois são jovens que gostam de se arriscar, porém esquecem que existem outras pessoas a sua volta, não basta identificar práticas e materiais educativos disponíveis, precisa-se urgentemente agir sobre a conduta desses usuários. A maioria dos alunos do curso de reciclagem encontra-se na faixa etária entre 26 a 35 anos; dos 75 entrevistados, 98% disseram ter conhecimento das regras de trânsito, em conformidade, a pesquisa aponta dados que os acidentes de trânsito ocorrem com pessoas justamente dentro dessa mesma faixa etária.

No Brasil, os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte prematura da população. Estudiosos do trânsito não acreditam em fatalidade, há responsáveis. Erros ou infrações cometidas são 90% das ocorrências de acidentes. Quando questionados a que se atribuem os números de acidentes no trânsito,

69,3% responderam que à conduta do motorista; e a minoria atribuiu à falta de fiscalização.

Pode-se concluir que, mesmo que haja um aumento do número de ações punitivas, elas não terão relação com a diminuição dos acidentes de trânsito, devido ao perfil dos condutores infratores do município de Linhares, primeiro deverão ser trabalhadas ações educativas e de consciência no trânsito.

A educação de trânsito suscita ideias que variam desde o aprendizado de normas e habilidades para conduzir veículos, a advertências e preceitos de civilidade, próximos a uma etiqueta viária. Os 74,7% dos alunos do curso de reciclagem para motoristas infratores de trânsito responderam que a educação de trânsito deve começar na escola com o intuito de ensinar as crianças e adolescentes que serão os futuros motoristas e não com punições mais severas e fiscalização intensa. E o resultado: 54% dos infratores que têm a CNH suspensa continuam a dirigir.

No que se refere à percepção dos Instrutores Teóricos da Cidade de Linhares-ES quanto ao número elevado de infrações cometidas, acreditam que essas infrações e os acidentes acontecem por falta de atenção e concordam com os 57,3% dos alunos do curso que responderam que não é pela má formação dos condutores, nos cursos de formação, no momento de realizarem os procedimentos para a obtenção da habilitação.

Percebe-se, portanto que, para haver maior segurança no sistema viário e diminuir o índice de violência no trânsito, é necessário empreender esforços que visem a valorizar a vida humana. Se o indivíduo não tiver motivos para preservar sua própria vida, nenhum esforço será suficiente para adequar seu comportamento ao trânsito.

Por fim, a educação para o trânsito, além de desenvolver atitudes corretas para a prática no trânsito, precisa voltar-se para o preparo do cidadão para o exercício da cidadania, a valorização e a promoção da vida. Dessa forma, deve-se parar de dar importância às punições para dar valor à vida.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Julyver Modesto. **Trânsito, reflexões jurídicas**, v. 1: comentários e aspectos polêmicos dos principais artigos do Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo: Letras Jurídicas, 2009.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 10.697**: Pesquisa de acidentes de trânsito. Rio de Janeiro, 1989.

BATAGINI, Marli Marlene de Souza; VIEIRA, Alboni Marisa Dudeque Pianovski. **Formar ou reciclar**: reflexões sobre o curso de reciclagem para condutor infrator no estado do Paraná, sob a ótica dos alunos. Congresso Nacional de Educação, 2007, nov. 7-8, Curitiba, PR, p. 1496-1507.

BIAVATTI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. **Rota de colisão**: a cidade, o trânsito e você. São Paulo: Berlendis e Vertecchia, 2007.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 3.651, de 11 de setembro de 1941**. Aprova o Código Nacional de Trânsito (CNT). Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3651-11-setembro-1941-413903-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 22 fev. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/70315>>. Acesso em: 19 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 58, de 21 de maio de 1998**. Estabelece normas gerais do curso de reciclagem para infratores do Código de Trânsito Brasileiro, de acordo com o art. 268. Disponível em: <[www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao058\\_98.doc](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao058_98.doc)>. Acesso em: 26 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. **Resolução de nº 168, de 14 de setembro de 2004**. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao\\_contran\\_168\\_04\\_compilada.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_168_04_compilada.pdf)>. Acesso em: 24 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Resolução de nº 182, de 09 de setembro de 2005**. Dispõe sobre uniformização do procedimento administrativo para imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação da Carteira Nacional de Habilitação. Disponível em: <[www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao182\\_05.doc](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao182_05.doc)>. Acesso em: 22 mar. 2015.

\_\_\_\_\_. **Plano nacional de redução de acidentes e segurança viária para a década 2011 – 2020**. Brasília, 2010a.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010b**. Regulamenta o exercício da profissão de Instrutor de Trânsito. Disponível em:



<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2010/Lei/L12302.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12302.htm)>. Acesso em: 14 dez. 2015.

\_\_\_\_\_. **Resolução de nº 432 de 23 de Janeiro de 2013**. Dispõe sobre os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes na fiscalização do consumo de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(resolu%C3%A7%C3%A3o%20432.2013c).pdf)>. Acesso em 11 jan. 2016.

BRUNS, Cesar B. *et al.* **Cidadania e trânsito**. 20. ed. Curitiba: Tecnodata, 2006a.

\_\_\_\_\_. **Educar para o trânsito**. 20. ed. Curitiba: Tecnodata, 2006b.

CORRÊA, J. Pedro. **Cultura de segurança no trânsito: casos brasileiros**. Curitiba: Editora SK Editoria Ltda., 2013.

CUNHA, Anísio. **Cavalo do século: porque os acidentes de trânsito acontecem**. São Paulo: Arte e Ciência, 1999.

DIAS, Maria Sara de Lima. A percepção do curso de reciclagem na visão do motorista na cidade de Curitiba. **Revista de Psicologia da IMED**, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 115-120, jul./dez., 2013.

FONSECA, João José Saraiva. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: Universidade Estadual do Ceará (UEC), 2002. Disponível em: <<http://www.ia.ufrj.br/ppgea/conteudo/conteudo-2012-1/1SF/Sandra/apostilaMetodologia.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2015.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia**. São Paulo: Paz e Terra, 1996.

GIL, Antônio C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HOFFMANN, Maria Helena; CARBONELLI, Enrique; MONTORO, Luis. Álcool e segurança no trânsito (II): a infração e sua prevenção. **Revista de Psicologia, Ciência e Profissão**, v. 16, n. 2, p. 25-31, jan./dez., 1996.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Revista de Psicologia: Pesquisa e trânsito**, v. 1, n. 1, p. 17-24, jul./dez., 2005.

LAKATOS, Eva Maria.; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARÍN-LEÓN, Leticia. Acidentes de trânsito, um problema de saúde pública. **Jornal da Universidade Estadual de Campinas**. Edição 234, out. 2003. Disponível em: <[http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp\\_hoje/jornalPDF/234pag04.pdf](http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/jornalPDF/234pag04.pdf)>. Acesso em: 18 fev. 2016.

MELO, Victor Andrade de. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciência e Esporte**, Campinas, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008.

MOURA, Ery Catarina; MALTA, Deborah Carvalho. Consumo de bebidas alcoólicas na população adulta Brasileira: características sociodemográficas e tendência. **Revista brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, v. 14, supl. 1, set. 2011. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1415-790X2011000500007](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-790X2011000500007)>. Acesso em: 26 mar. 2016.

PARANÁ. **Técnicas para fiscalização do uso de álcool e outras drogas (TFD)**. Ministério Público do Estado do Paraná. 2013. Disponível em: <[http://www.mppr.mp.br/arquivos/File/Projeto\\_Semear/Materiais\\_de\\_Apoio/Material\\_de\\_Capacitacao/Etilometria.pdf](http://www.mppr.mp.br/arquivos/File/Projeto_Semear/Materiais_de_Apoio/Material_de_Capacitacao/Etilometria.pdf)>. Acesso em: 30 abr. 2016.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito**. Brasília, 2012.

POLICIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Balanco de atividades de 2014**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/prf-balanco-de-atividades-2014>>. Acesso em: 29 abr. 2016.

PORTAL DA SAÚDE. **Com endurecimento da Lei Seca, cai em 16% índice de brasileiros que admitem beber e dirigir**. 2015. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/cidadao/principal/agencia-saude/18164-com-endurecimento-da-lei-seca-cai-em-16-indice-de-brasileiros-que-admitem-beber-e-dirigir>>. Acesso em: 11 abr. 2016.

ROZENSTRATEN, Reinier J. A.; DOTTA, Ático J. **Os sinais de trânsito e o comportamento seguro**. Porto Alegre: Sagra D.C. Luzzatto, 1996.

SEGURADORA LÍDER. DPVAT. **Anuário Estatístico – 2014**. Disponível em: <<http://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Anuario-Estatistico-2014-DPVAT.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2016.

SIMINIONI, Viviane. **Educação e trânsito: uma mistura que dá certo**. 2007. Disponível em: <<http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/Simp%C3%B3sio%20Academico%202007/Trabalhos%20Completos/Trabalhos/PDF/72%20Viviane%20Simioni.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2016.

SOUZA, Edinilsa Ramos de; MINAYO, Maria Cecília de S.; MALAQUIAS, Juaci Vitória. Violência no trânsito: expressão da violência social. In: BRASIL. **Impacto da violência na saúde dos brasileiros**. Brasília: Ministério da Saúde, 2005. Disponível em: <[http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/impacto\\_violencia.pdf](http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/impacto_violencia.pdf)>. Acesso em: 30 abr. 2015.

VYGOTSKY, Lev Semenovich. **A formação social da mente**. 4. ed. São Paulo: Livraria Martins Fontes, 1991. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/vygotsky-a-formac3a7c3a3o-social-da-mente.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

WESTIN, Ricardo. **Álcool ao volante rende até 3 anos de prisão**. 2013. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/jornal/edicoes/2013/02/05/alcool-ao-volante-rende-ate-3-anos-de-prisao>>. Acesso em: 26 mar. 2016.

# APÊNDICES

## APÊNDICE A – Questionário para Motorista Infrator

Este questionário é destinado aos motoristas que estão realizando o curso de Reciclagem para Motorista Infrator. Os dados aqui fornecidos só serão utilizados em trabalho de pesquisa acadêmica. Por favor, queira dispor de alguns minutos para responder as questões do seu dia a dia. Muito obrigado por participar desta pesquisa

1 - Qual o sexo?

Masculino  Feminino

2 - Qual a sua faixa etária (idade)?

18 a 25 anos  26 a 35 anos  36 a 45 anos  
 46 a 55 anos  56 a 65 anos  acima 66 anos

3 - Quantos anos de habilitação você possui?

1 a 5 anos  6 a 10 anos  15 a 20 anos  
 21 a 25 anos  Acima de 26 anos

4 - Qual o tempo de suspensão da sua Carteira Nacional de Habilitação:

1 a 2 meses  3 a 4 meses  5 a 6 meses  
 7 a 11 meses  1 ano  2 anos

5 - Foi você mesmo que cometeu as infrações pelas quais que está sendo penalizado?

Sim  Não

6 - Se NÃO foi você que cometeu a(s) infração(ões), porque não transferiu para quem as cometeu?

Não tomei conhecimento a tempo de transferir  
 Acabei assumindo a infração no lugar de um parente ou amigo

7 - É a primeira vez que você está fazendo o curso de reciclagem de motorista infrator?

Sim  Não

8 - Após ter vivenciado esses dias de curso, você acha que o curso de reciclagem pode ajudar a mudar a conduta do motorista?

Sim  Não

9 - Você tem conhecimento das regras básicas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)?

Sim  Não

10 - O que você atribui a tantos acidentes de trânsito?

Conduta dos motoristas  
 Falta de fiscalização  
 Condições das vias de circulação

11 - Você acha que a grande quantidade de acidentes ou infrações é devido à má formação do condutor no momento de tirar a Habilitação?

Sim  Não

12 - Você acha que aumentar o valor das multas pode evitar ou diminuir as infrações?

Sim  Não

13 - Você acha que AS CAMPANHAS DE CONSCIENTIZAÇÃO do DETRAN ajuda a diminuir os acidentes de trânsito?

Sim  Não

14 - Qual o motivo da suspensão da sua habilitação?

Apenas 1 infração  Soma de 20 pontos

15 - Se você está suspenso por somente uma infração, marque a opção:

Transportar passageiro sem capacete

Conduzir a moto com faróis apagados

Não usar o capacete, viseira, óculos de proteção ou vestuário

Estar sob o efeito de álcool

Transitar em velocidade superior à máxima permitida em mais de 50%

Outra: \_\_\_\_\_

---

16 - Na sua opinião, o que mais pode ser feito em prol de um trânsito mais seguro?

Educação de trânsito nas escolas desde as primeiras séries

Punições mais severas

Mais fiscalizações

17 - Após entregar a sua Habilitação no DETRAN, você continua dirigindo?

Sim  Não

## APÊNDICE B – Entrevista com Instrutor do Curso de Reciclagem para Motorista Infrator

Esta entrevista é destinada aos instrutores que estão ministrando o curso de Reciclagem para Motorista Infrator. Os dados aqui fornecidos só serão utilizados em trabalho de pesquisa acadêmica. Por favor, queira dispor de alguns minutos para responder as questões do seu dia a dia. Muito obrigado por participar desta pesquisa.

1 - Quantos anos você é instrutor do curso para motorista infrator?

R: \_\_\_\_\_.

2 - Você acha que os motoristas têm conhecimento das regras básicas previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

3 - O que você acha do curso de reciclagem para motorista infrator?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

4 - Você acha que o curso de reciclagem pode mudar a conduta do motorista?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

5 - A que você atribui tantos acidentes de trânsito, é devido à imprudência ou porque muitos dirigem na base do “acho que é assim” ou “todo mundo faz assim”?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

6 - Você acha que a grande quantidade de acidentes ou infrações é devido à má formação do condutor no momento de tirar a Habilitação?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

7 - O que você acha das normas para se obter a carteira de motorista, estão boas ou devem ser mais rígidas?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

8 - Você acha que, se aumentar valor das multas, pode evitar ou diminuir as infrações?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

9 - Você acha que o DETRAN deveria investir mais em campanhas de conscientização?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

10 - Na sua opinião, o que mais pode ser feito em prol de um trânsito mais humanizado?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

11 - Você acha que após entregar a CNH no DETRAN para cumprir o prazo de suspensão, os condutores continuam dirigindo?

R: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_.

# **ANEXOS**



**ANEXO A – O Código de Trânsito Brasileiro – seus 341 Artigos Divididos em 20****Capítulos**

Capítulo I – Disposições preliminares: Artigos do 1° ao 4°;

Capítulo II – Do Sistema Nacional de Trânsito: Artigos do 5° ao 25°;

Capítulo III – Das normas gerais de circulação e conduta: Artigos do 26° ao 67°;

Capítulo IV – Dos pedestres e condutores de veículos não motorizados: Artigos do 68° ao 71°;

Capítulo V – Do cidadão: Artigos do 72° ao 73°;

Capítulo VI – Da educação para o trânsito: Artigos do 74° ao 79°;

Capítulo VII – Da sinalização de trânsito: Artigos do 80° ao 90°;

Capítulo VIII – Da engenharia de tráfego, da operação, da fiscalização e do policiamento ostensivo de trânsito: Artigos do 91° ao 95°;

Capítulo IX – Dos veículos: Artigos do 96° ao 117°;

Capítulo X – Dos veículos em circulação internacional: Artigos do 118° ao 119°;

Capítulo XI – Do registro de veículos: Artigos do 120° ao 129°;

Capítulo XII – Do licenciamento: Artigos do 130° ao 135°;

Capítulo XIII – Da condução de escolares: Artigos do 136° ao 139°;

Capítulo XIV – Da habilitação: Artigos do 140° ao 160°;

Capítulo XV – Das infrações: Artigos do 161° ao 255°;

Capítulo XVI – Das penalidades: Artigos do 256° ao 268°;

Capítulo XVII – Das medidas administrativas: Artigos do 269° ao 279°;

Capítulo XVIII – Do processo administrativo: Artigos do 280° ao 290°;

Capítulo XIX – Dos crimes de trânsito: Artigos do 291° ao 312°;

Capítulo XX – Disposições finais e transitórias: Artigos do 313° ao 341°.

## **ANEXO B – Estrutura Curricular do Curso de Reciclagem para Motorista Infrator**

A estrutura curricular do Curso se divide em Legislação de Trânsito, Direção Defensiva, Noções de Primeiros Socorros e Relacionamento Interpessoal.

A Legislação de Trânsito possui uma carga horária de 12 (doze) horas/aula, que deve abordar os seguintes assuntos:

- Determinações do CTB quanto:
  - ✓ À Formação do condutor;
  - ✓ Às Exigências para categorias de habilitação em relação a veículo conduzido;
  - ✓ Aos Documentos do condutor e do veículo: apresentação e validade;
  - ✓ À Sinalização viária;
  - ✓ Às Penalidades e crimes de trânsito;
  - ✓ Aos Direitos e deveres do cidadão;
  - ✓ Às Normas de circulação e conduta.
  
- Infrações e penalidades referentes à/ao:
  - ✓ Documentação do condutor e do veículo;
  - ✓ Estacionamento, parada e circulação;
  - ✓ Segurança e atitudes do condutor, passageiro, pedestre e demais atores do processo de circulação;
  - ✓ Meio ambiente.

A Direção Defensiva possui uma carga horária de 8 (oito) horas/aula, que deve abordar os seguintes assuntos:

- ✓ Conceito de direção defensiva – veículos de 2, 4 ou mais rodas;
- ✓ Condições adversas;
- ✓ Como evitar acidentes;
- ✓ Cuidados com os demais usuários da via;

- ✓ Estado físico e mental do condutor, consequências da ingestão e consumo de bebida alcoólica e substâncias psicoativas;
- ✓ Situações de risco.

A Noções de Primeiros Socorros possui uma carga horária de 4 (quatro) horas/aula, que deve abordar os seguintes assuntos:

- ✓ Sinalização do local do acidente;
- ✓ Acionamento de recursos: bombeiros, polícia, ambulância, concessionária da via e outros;
- ✓ Verificação das condições gerais da vítima;
- ✓ Cuidados com a vítima (o que não fazer).

O Relacionamento Interpessoal possui uma carga horária de 6 (seis) horas/aula, que deve abordar os seguintes assuntos:

- Comportamento solidário no trânsito;
  - ✓ O indivíduo, o grupo e a sociedade;
  - ✓ Responsabilidade do condutor em relação aos demais atores do processo de circulação;
  - ✓ Respeito às normas estabelecidas para segurança no trânsito;
  - ✓ Papel dos agentes de fiscalização de trânsito.