

# **Trânsito Brasileiro**

Setenta e um anos de vigência do **Primeiro Código Nacional de Trânsito**  
(Decreto-Lei n. 2.994 de 28 de janeiro de 1941).

**Percepções da população sobre:**

**A atuação dos poderes públicos**

**Fatores que contribuem para agravar problemas no trânsito e aumentar acidentes**

**Legislação atual e atuação do Poder legislativo**

# APRESENTAÇÃO

A primeira iniciativa de regulamentação de trânsito no Brasil completou 71 anos no final de janeiro de 2011. Trata-se do **primeiro Código Nacional de Trânsito** (Decreto Lei n. 2.994 de 28 de janeiro de 1941). Ao longo dessas sete décadas o Brasil passou por transformações de sua estrutura urbana, o que levou o trânsito a adquirir projeção nacional em termos de importância para a vida social nas grandes cidades.

Por essa razão, esta edição eletrônica de *Caderno de Pesquisa* apresenta os resultados de uma sondagem de opinião pública sobre trânsito, a partir de três eixos temáticos interrelacionados: (1) atuação dos poderes públicos no âmbito das questões de trânsito; (2) fatores que contribuem para agravar problemas no trânsito e aumentar acidentes; (3) avaliação sobre a legislação atual e o papel do Poder Legislativo.

Os dados expressam a opinião da população das cinco regiões geográficas brasileiras e, mesmo sem o rigor estatístico de uma pesquisa de opinião no sentido estrito, apresentam em linhas gerais, as tendências mais expressivas da opinião dos cidadãos que ligaram espontaneamente para a Câmara dos Deputados pelo 0800 619 619.

# Leis de Trânsito: um balanço de sete décadas

## **Primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-Lei n. 2.994 de 28 de janeiro de 1941).**

- Estabeleceu a circulação de veículos automotores de qualquer natureza, nas vias terrestres, abertas à circulação pública, em qualquer ponto do território nacional;
- Definiu que a mão de direção do trânsito de todos os veículos é sempre pelo lado direito das vias públicas;
- Determinou que a velocidade dos veículos será subordinada às circunstâncias momentâneas às condições de circulação e ao local em que transitem;
- Instituiu que ao longo das vias públicas haverá sinais, quando necessário, indicadores de passagens perigosas, de advertência, de direção e de informação;
- Tornou obrigatório o uso da Carteira Nacional de Habilitação;
- Definiu que depois de vistoriado e satisfeito o pagamento da licença, das taxas e dos emolumentos a que estiver sujeito o veículo será o mesmo registrado e emplacado;
- Criou o Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e de Negócios Interiores;
- Estabeleceu que as multas serão aplicadas em dobro sempre que a infração for seguida de acidente;
- Acrescentou que as calçadas, ruas e rodovias são destinadas à circulação geral e nelas, em princípio, é proibido o estacionamento;
- Estabeleceu que para inscrição nos exames de qualquer categoria, é requisito indispensável saber ler e escrever;

## **Segundo Código Nacional de Trânsito (Lei n. 5.108 de 21 de setembro de 1966).**

- Determinou que são vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, rodovias, caminhos ou passagens de domínio público;
- Definiu que os territórios poderão criar os seus Conselhos Territoriais de Trânsito, com composição e atribuições iguais às dos Conselhos Estaduais, atendidas as suas peculiaridades administrativas;
- Determinou que as provas desportivas, inclusive seus ensaios, só poderão ser realizadas em vias públicas mediante prévia licença da autoridade de trânsito;

- Estabeleceu que ao longo das vias públicas haverá, sempre que necessário, sinais de trânsito destinados a condutores e pedestres;
- Determinou que somente os veículos de representação pessoal dos Presidentes da República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal portarão placas com as cores da Bandeira Nacional;
- Permitiu estacionamentos especiais, devidamente justificados;
- Estabeleceu que nas rodovias não será permitida a utilização de qualquer forma de publicidade que possa provocar a distração dos condutores de veículos ou que perturbe a segurança do trânsito;
- Proibiu a habilitação na categoria profissional ao liberado condicional que tenha sido condenado por prática de crime contra os costumes ou o patrimônio;
- Determinou que o exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório e deverá ser renovado cada quatro anos, para pessoas de mais de sessenta anos, a cada dois anos;

**Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997).**

- Estabeleceu que os candidatos aprovados no exame de habilitação ganham permissão para dirigir, com validade de um ano. A Carteira Nacional de Habilitação será conferida ao condutor no término de um ano, desde que o mesmo não tenha cometido nenhuma infração de natureza grave ou gravíssima nem seja reincidente em infração média;

Definiu que a velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas a suas características técnicas e as condições de trânsito;

- Proibiu a utilização de fones de ouvidos conectados a equipamentos sonoros ou telefones celulares;
- Determinou que as infrações sejam pontuadas de acordo com sua gravidade: gravíssima (sete pontos), grave (cinco), média (quatro) e leve (três). O motorista que somar 20 pontos no período de um ano perde a carteira de habilitação;
- Considerou crime conduzir veículo automotor, na via pública, estando o condutor com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência;

Permitiu a realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

Garantiu que as crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN;

Instituiu que os veículos destinados à condução escolar tenham cintos de segurança em número igual à lotação e equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

Proibiu ao pedestre andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

Definiu o uso obrigatório de capacete de segurança, com viseiras ou óculos protetores aos condutores de motocicletas, motonetas, ciclomotores e respectivos passageiros;

Tornou obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiro em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN;

Proibiu a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN;

Estabeleceu que 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;

Determinou que as bicicletas terão como equipamentos obrigatórios: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo;

Determinou que o proprietário não pode alterar as características de fábrica sem prévia autorização das autoridades de trânsito.

# CRONOLOGIA

## **História da Regulamentação do Trânsito Brasileiro (Ações Federais)**

**1910** – Aprovação do regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Os condutores, chamados de motoneiros, eram obrigados a diminuir a marcha ou parar todas as vezes que o automóvel pudesse causar um acidente. **Decreto-Lei n. 8.324 de 27 de outubro de 1910.**

**1922** – Proibição da circulação de carros de boi nas rodovias. Limita a carga máxima dos veículos e torna oficial a expressão popular “mata-burros”. No Artigo 6º estimulava a construção de mata-burros para evitar a invasão de animais na pista, proibindo outras soluções que pudessem diminuir a velocidade dos automóveis ou causar acidentes. **Decreto Lei n. 4.460 de 11 de janeiro de 1922.**

**1927** – Criação do Fundo Especial para Construção e Conservação de rodovias de rodagem federal. **Decreto-Lei n. 5.141 de 5 de janeiro de 1927.**

**1928** – Aprovação do regulamento para circulação internacional de automóveis no território brasileiro e para a sinalização, segurança no trânsito e polícia nas rodovias de rodagem. **Decreto-Lei n. 18.323, de 24 de julho de 1928.**

**1929** – Adesão à Convenção internacional relativa à circulação de automóveis, firmada em Paris no dia 24 de abril de 1926. **Decreto-Lei n. 19.038 de 17 de dezembro de 1929.**

**1930** - As placas de trânsito começaram a ser implantadas no Brasil.

**1941**- Surge o primeiro Código Nacional de Trânsito. Decreto-Lei n. 2.994 de 28 de janeiro de 1941.

O Decreto-Lei n. 3.651 de 11 de setembro de 1941, dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. Foram criados o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, com sede no Distrito Federal e subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito - CRT, nas capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos.

**1945** - Reorganização do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem - DNER, e os Distritos Rodoviários Federais. Surge, a partir daí, a denominação Polícia Rodoviária Federal, uma vez que o artigo 2º concede ao DNER o direito de exercer o poder de polícia de tráfego. Decreto-Lei n. 8.463 de 27 de dezembro de 1945.

**1966** - Aprovação do segundo Código Nacional de Trânsito, composto por 131 artigos. Lei n. 5.108 de 21 de setembro de 1966.

**1967** - O Decreto-Lei n. 237 de 28 de fevereiro de 1967, modifica o Código Nacional de Trânsito e cria o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Criação, como órgão integrante do Departamento de Trânsito, o Registro Nacional de "Veículos automotores" (RENAVAN), com a finalidade de centralizar controle dos veículos automotores e dos Certificados de Registro, no território nacional.

**1968** - Decreto-Lei n. 62.127 de 16 de janeiro de 1968, aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

**1974** - Lei n. 6.194 de 19 de dezembro de 1974 (Lei do DPVAT), dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.

**1975** - Decreto n. 76.593 de 14 de novembro de 1975, institui o Programa Nacional do Alcool (PROÁLCOOL), visando o atendimento das necessidades do mercado interno e externo e da política de combustíveis automotivos.

**1983** - Lei n. 7.092 de 19 de abril de 1983, cria o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens e fixa condições para o exercício da atividade.

**1988** - Aprovação do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Decreto-Lei n. 96.044 de 18 de maio de 1988.

**1996** - Decreto-Lei n. 1.777 de 9 de janeiro de 1996, autoriza o Ministro de Estado da Justiça a criar as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI e o respectivo Regimento Interno.

**1997** - Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997, institui o Código de Trânsito Brasileiro.

**1998** - Entra em vigor no dia 22 de janeiro de 1998, o Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece em seu artigo primeiro, aquela que seria a maior de suas diretrizes, qual seja, a de que o trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. Antes de sua vigência, vigorava o Código Nacional de Trânsito, instituído pela Lei n. 5.108, de 21 de setembro de 1966, e alterações posteriores, revogadas pela nova lei.

**1999** - É revogado o Art. 112 do Código de Trânsito Brasileiro, que instituiu que o CONTRAN, regulamentará os materiais e equipamentos que devam fazer parte do conjunto de primeiros socorros, de porte obrigatório para os veículos. Lei n. 9.792, de 14 de abril de 1999.

**2001** - Lei n. 10.350 de 21 de dezembro de 2001, obriga a realização de exame psicológico periódico para os motoristas profissionais.

**2002** - Lei n. 10.517, de 11 de julho de 2002, permite o uso de semi-reboque acoplado a motocicleta ou motoneta.

**2003** - Dispõe sobre especificidades dos veículos de duas e de três rodas. Lei n. 10.830, de 23 de dezembro de 2003.

**2006** - Alteração dos limites de velocidade para fins de enquadramentos infracionais e de penalidades. Lei n. 11.334 de 25 de julho de 2006.

**2008** - Entra em vigor a Lei n. 11.705 de 19 de junho de 2008 (Lei Seca), que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor. Na mesma data entrou em vigor o Decreto n. 6.488, de 19 de junho de 2008, que disciplina a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito.

**2009** - A Lei n. 11.910 de 18 de março de 2009, estabelece a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção – *air bag*.

**2010** - Em 6 de setembro de 2010, entra em vigor a Resolução n. 277/2008, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), conhecida como “Lei das Cadeirinhas”, que dispõe sobre o transporte de menores de dez anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

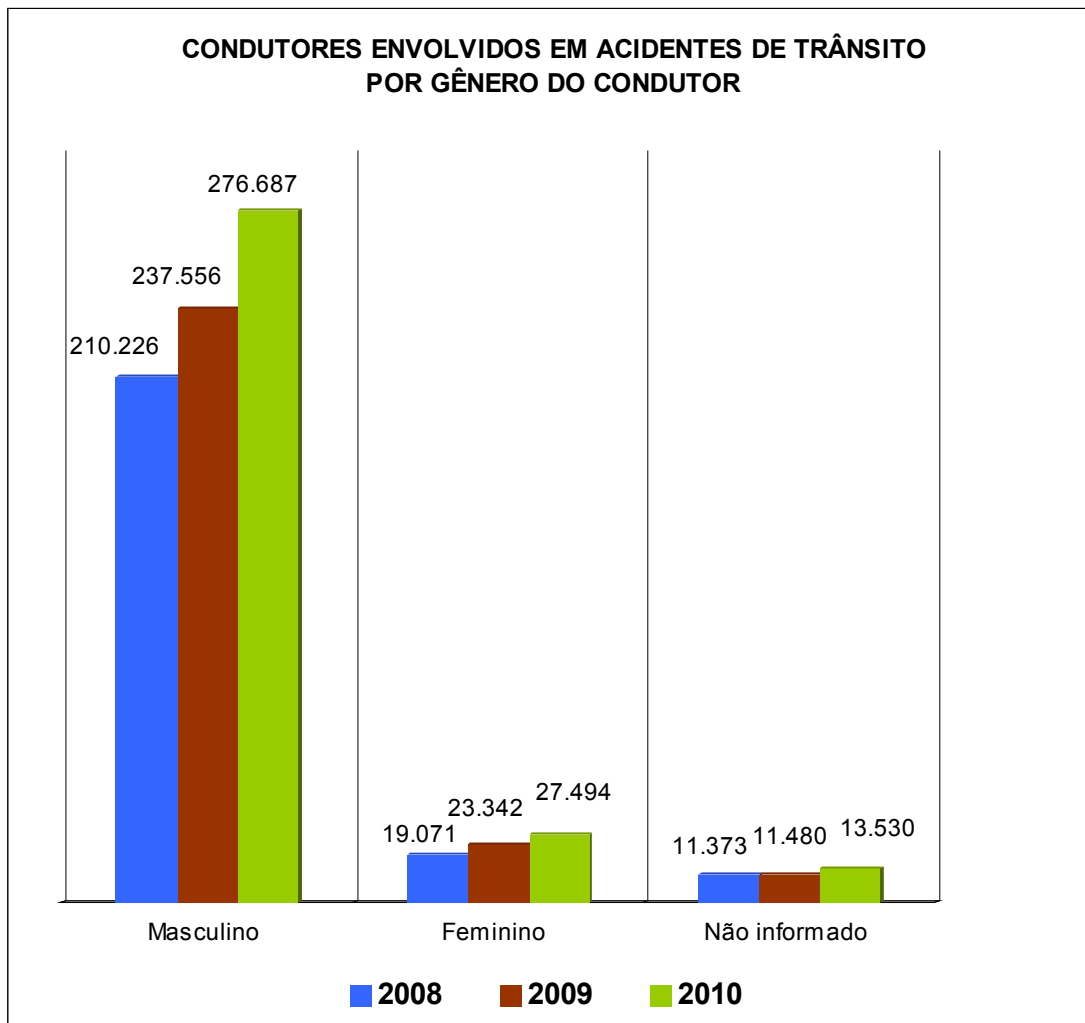
**2011** – Tramita no Senado Federal o PLS 48/2011, que torna crime a condução de veículo automotor sob a influência de qualquer concentração de álcool ou substância psicoativa.

**2012** – A Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, completa 14 anos que entrou em vigor.

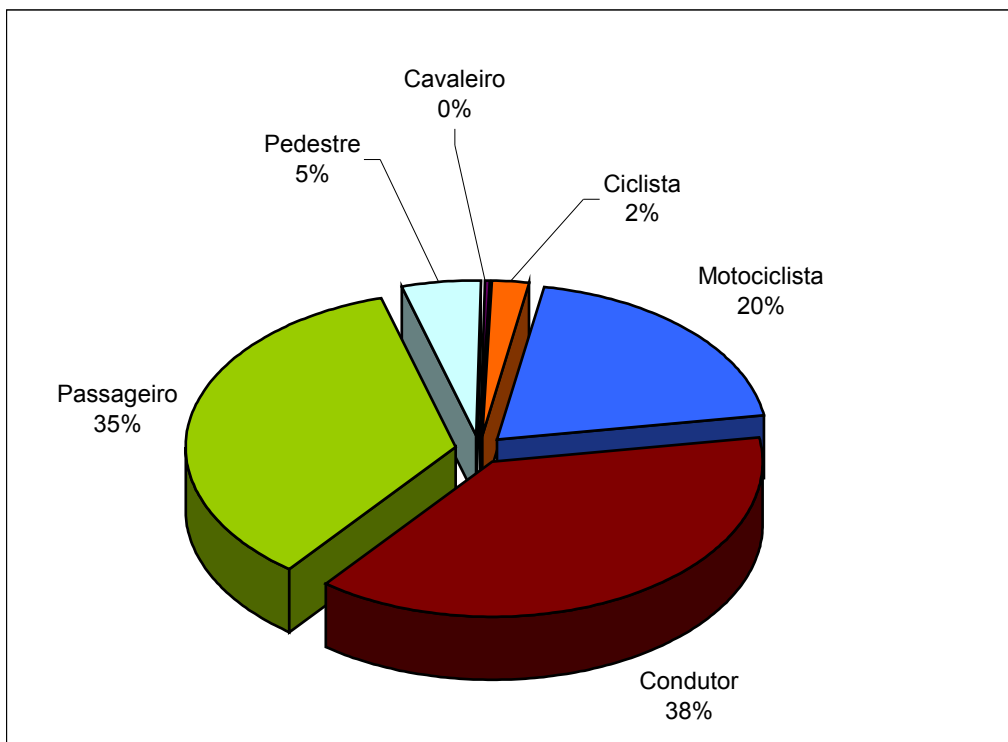


# ESTATÍSTICAS SOBRE TRÂNSITO NO BRASIL

(Fonte: Denatran, 2010)

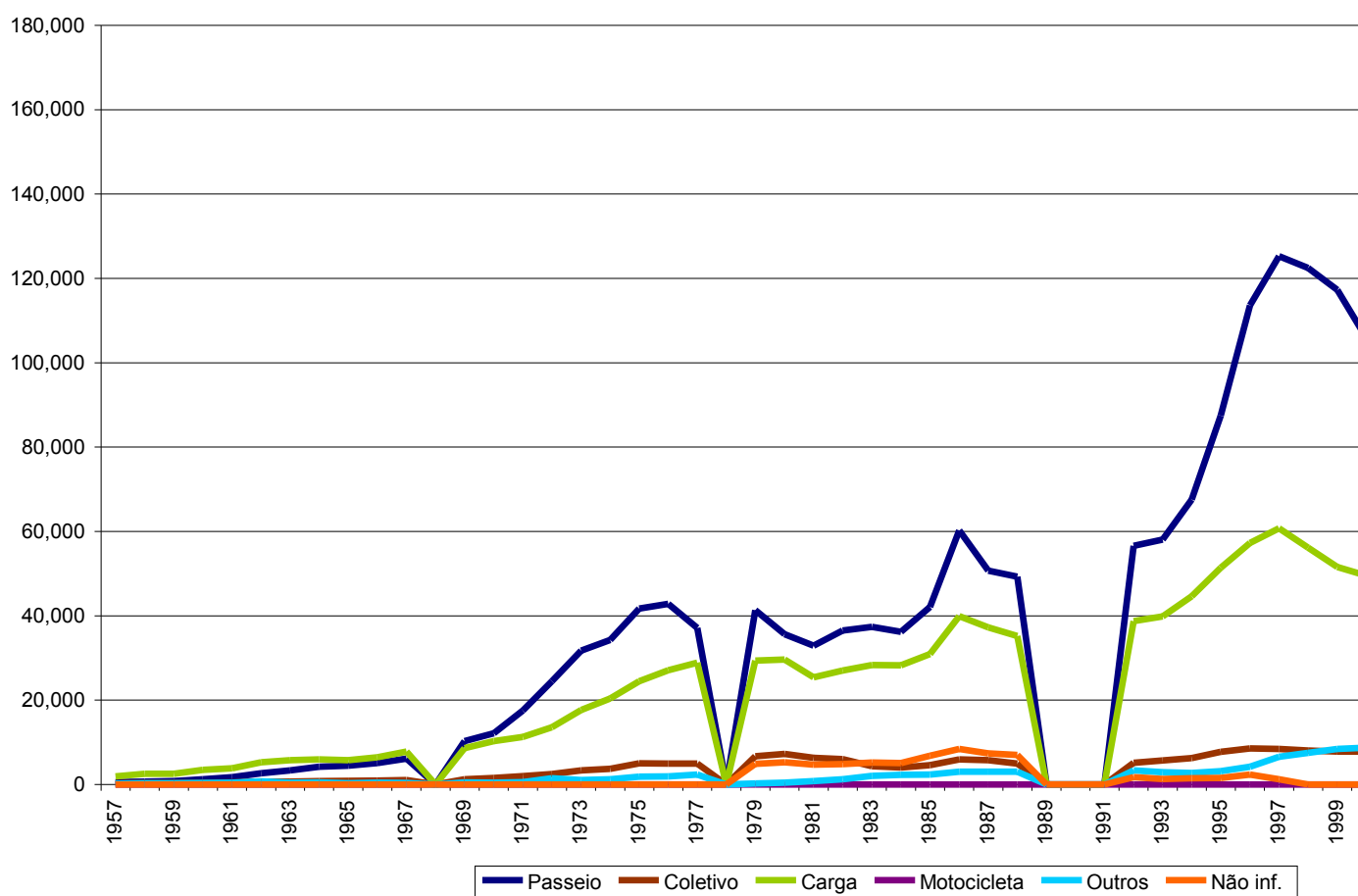


## VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO SEGUNDO O TIPO DE USUÁRIO – 2008 A 2010 (Fonte: Denatran)



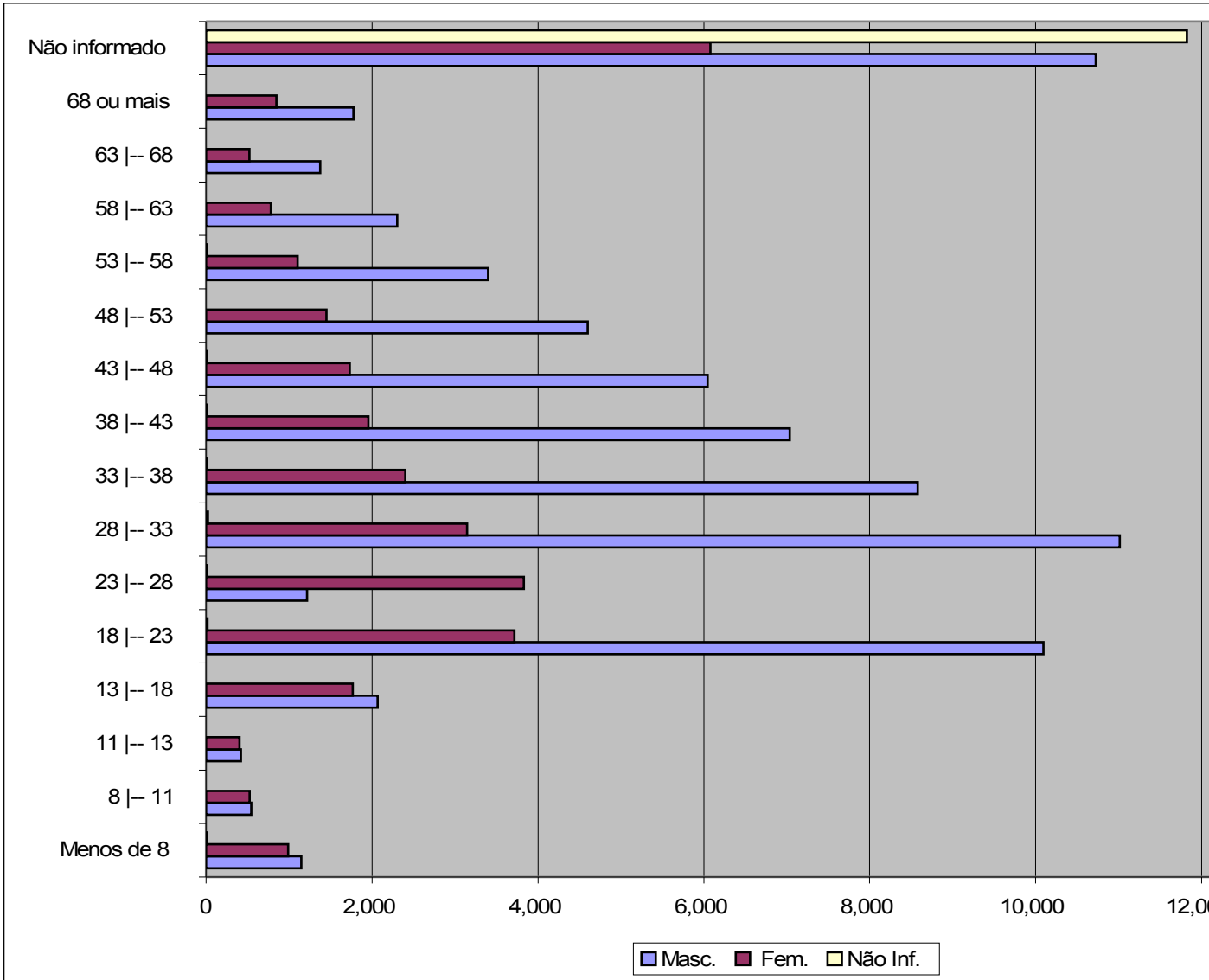
## ACIDENTES DE TRÂNSITO CONFORME O TIPO DE VEÍCULO

SÉRIE HISTÓRICA 1957-2009 (Fonte: Denatran)



## CONDUTORES ENVOLVIDOS EM ACIDENTES POR FAIXA ETÁRIA E GÊNERO (2008-2010)

(Fonte: Denatran)



# PROCEDIMENTOS DE PESQUISA

Os dados aqui apresentados resultam de uma sondagem feita por telefone, com abrangência nacional, realizada no período 10 de novembro a 11 de dezembro de 2011, pelo Disque-Câmara (0800 619 619), serviço telefônico gratuito oferecido à população pela Câmara dos Deputados.

A sondagem foi realizada mediante adesão do cidadão que ligava espontaneamente para o serviço. O sistema foi programado para evitar redundância na abordagem dos usuários. Para cada ligação atendida foi gerado um número de protocolo, vinculado ao cadastro do usuário (uma vez que a mesma pessoa pode fazer ligações a partir de vários números telefônicos). Antes da aplicação definitiva do questionário foi realizado um pré-teste de três dias, a fim de avaliar eventuais falhas.

No total foram ouvidas 1.263 pessoas. Os parâmetros quantitativos da amostra foram definidos de acordo com a distribuição populacional nas cinco regiões geográficas brasileiras, conforme dados do último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O quadro abaixo mostra como se deu a distribuição:

## QUADRO 1:

### QUANTIDADE DE RESPONDENTES CONFORME A REGIÃO GEOGRÁFICA

REGIÃO	RESPOSTAS
Norte	83
Nordeste	345
Centro-Oeste	155
Sudeste	499
Sul	181
Total	1.263

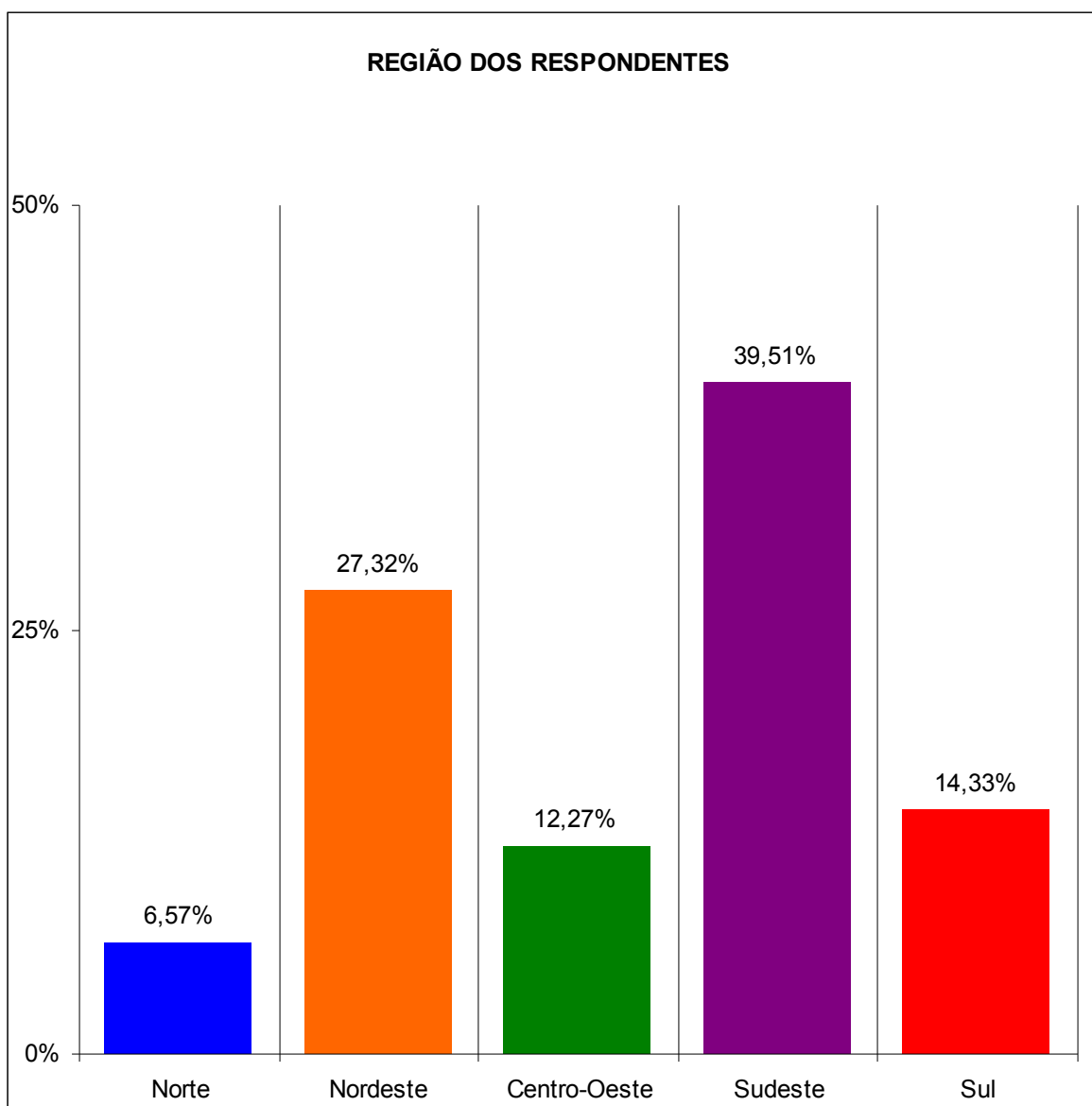
O relatório está organizado em duas partes. A primeira apresenta um panorama geral, com base nos dados nacionais (cenário nacional de opinião). A segunda apresenta os dados tabulados por região geográfica (cenários regionais de opinião).

# APRESENTAÇÃO DOS DADOS

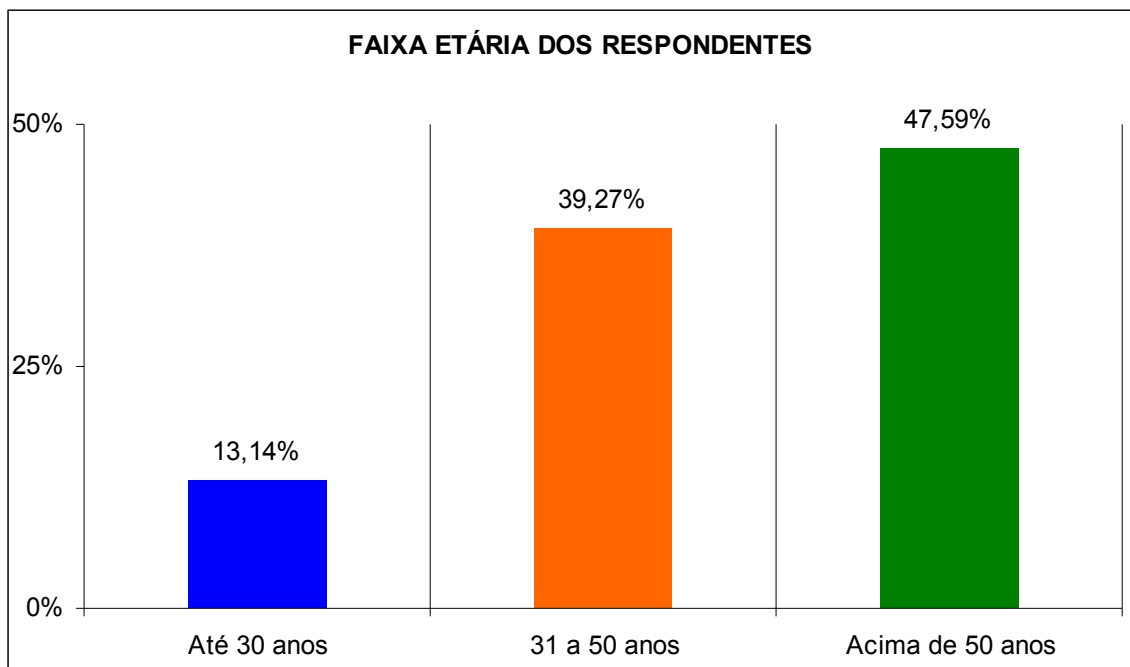
O relatório apresenta uma síntese das percepções dos usuários do 0800 da Câmara dos Deputados acerca das questões propostas. Antes da descrição dos dados, apresenta-se um perfil dos cidadãos que responderam o questionário (**Gráficos de 1 a 5**), com base nas seguintes variáveis: escolaridade, faixa etária, gênero, região geográfica e ocupação / profissão.

## Perfil dos respondentes da pesquisa

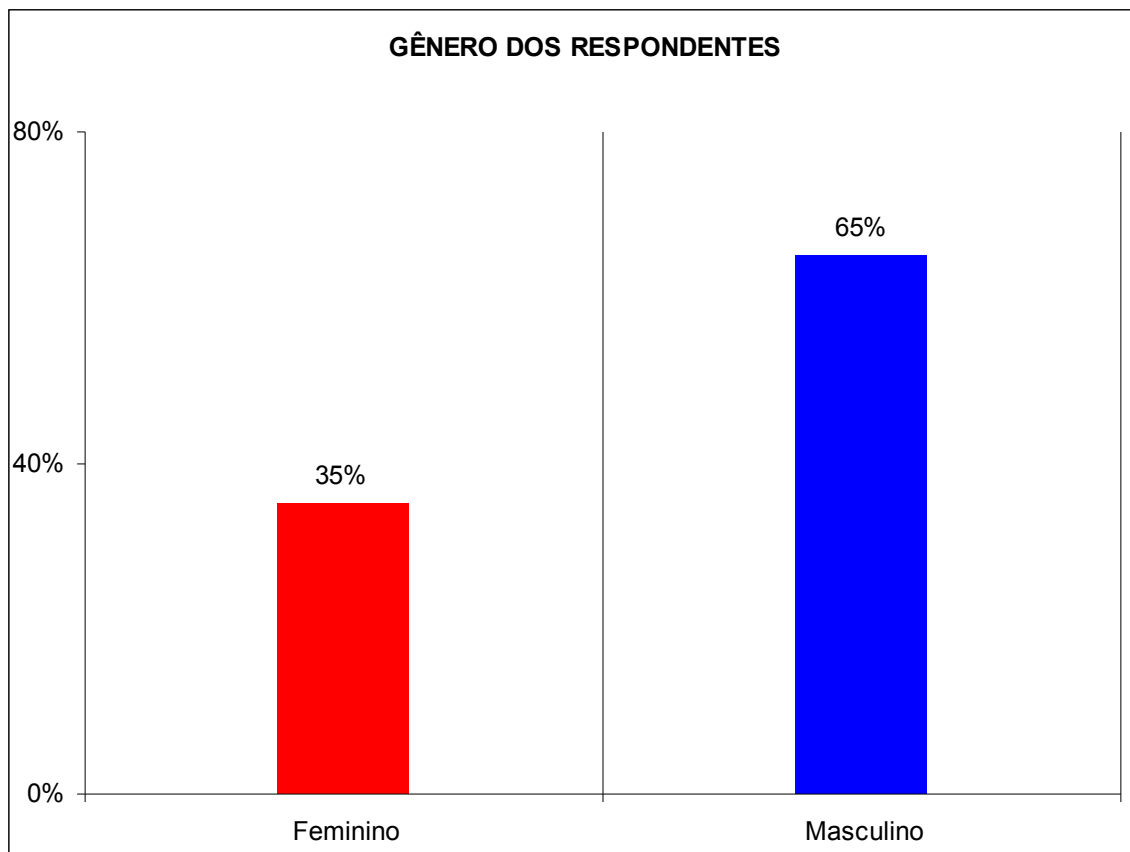
Gráfico 1



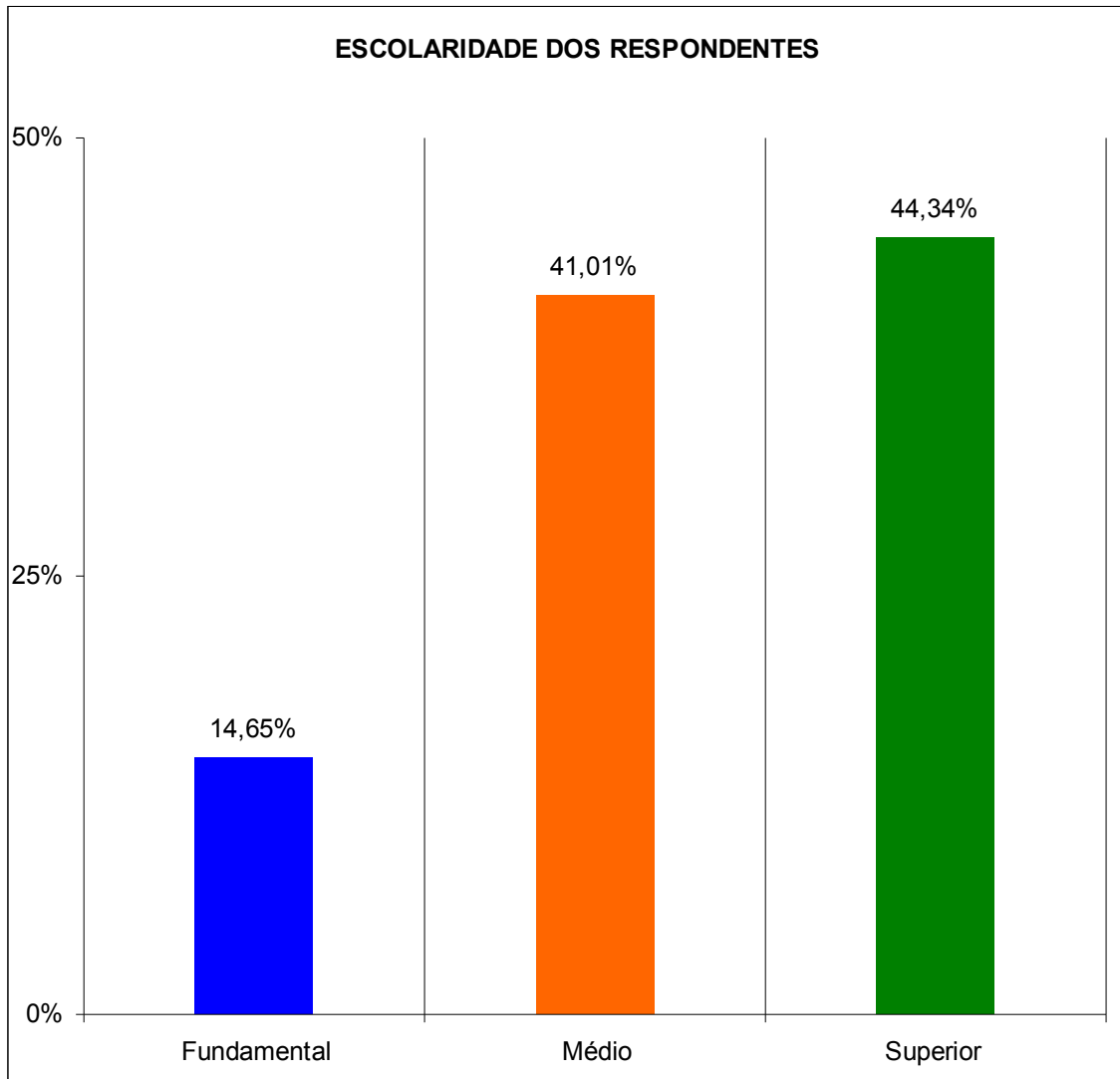
**Gráfico 2**



**Gráfico 3**

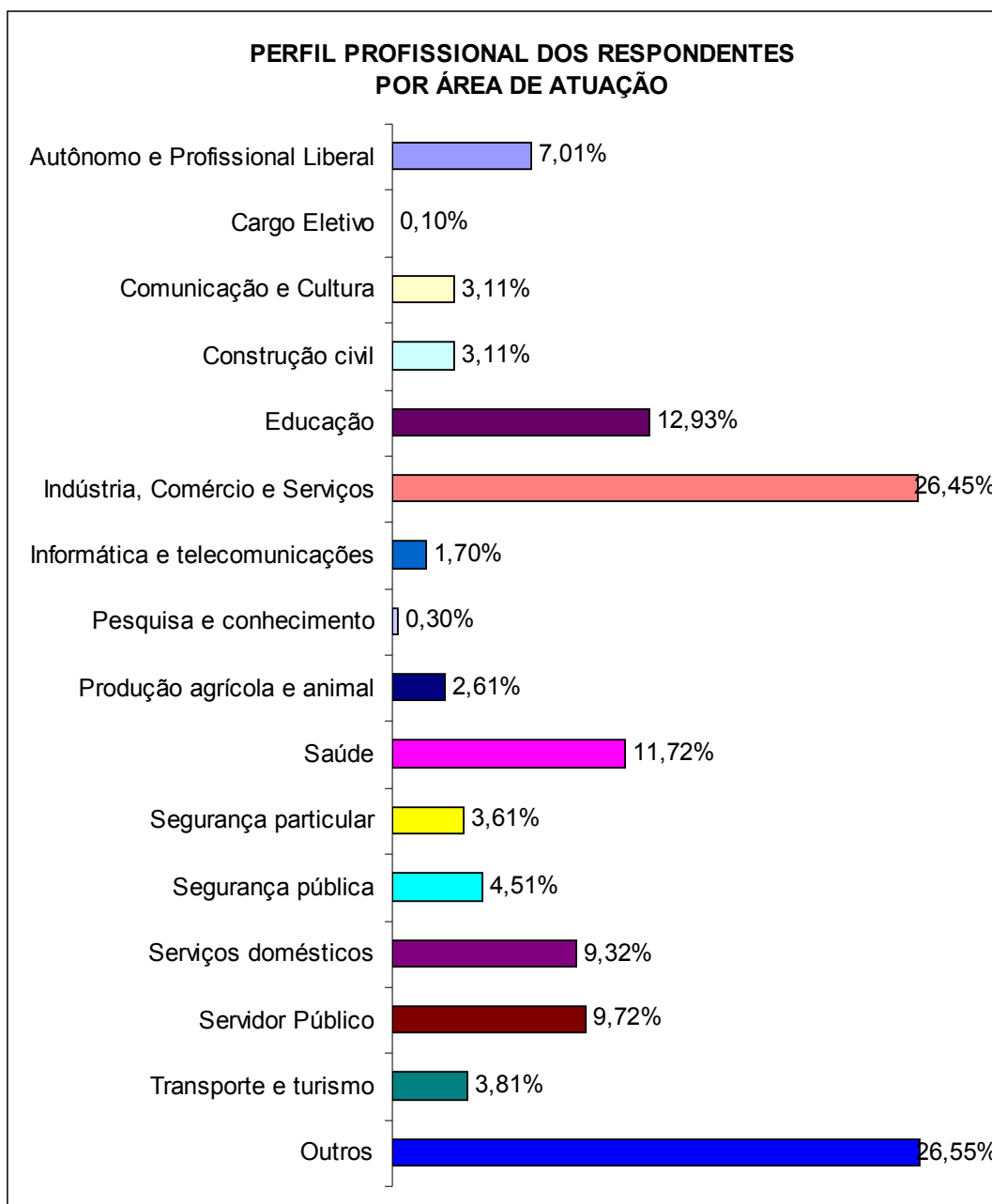


**Gráfico 4**



**Gráfico 5**





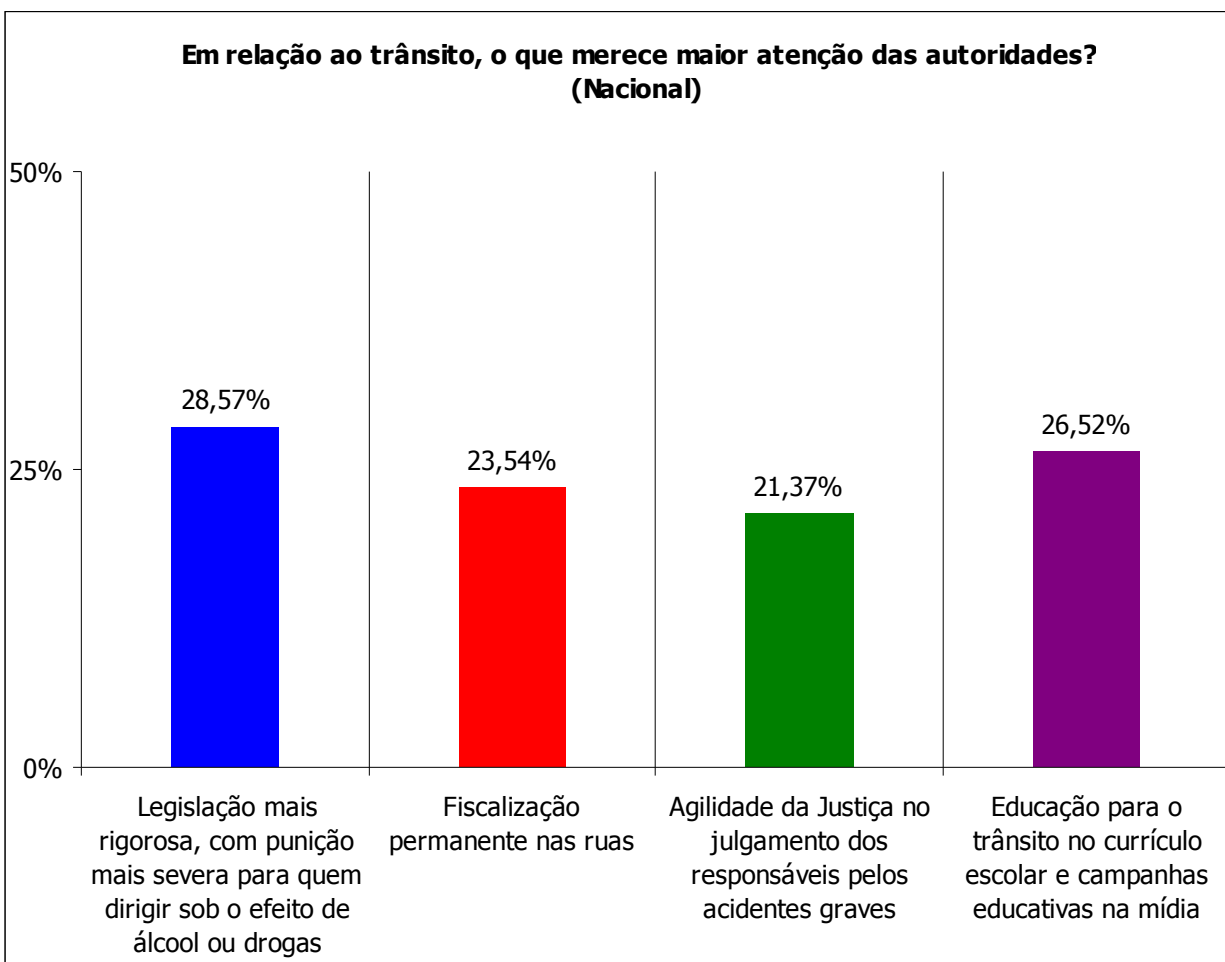
Quanto ao perfil por ocupação / profissão, cabe explicar que foi realizado um levantamento simplificado, uma vez que o cadastro completo utilizado pelo atendimento é de 365 profissões e ocupações, as quais aparecem de forma fragmentada e com percentuais inferiores a 0,01%.

# CENÁRIO NACIONAL DE OPINIÃO (DADOS GERAIS)

Esta parte do relatório apresenta a tabulação nacional dos dados, organizados de acordo com a pergunta.

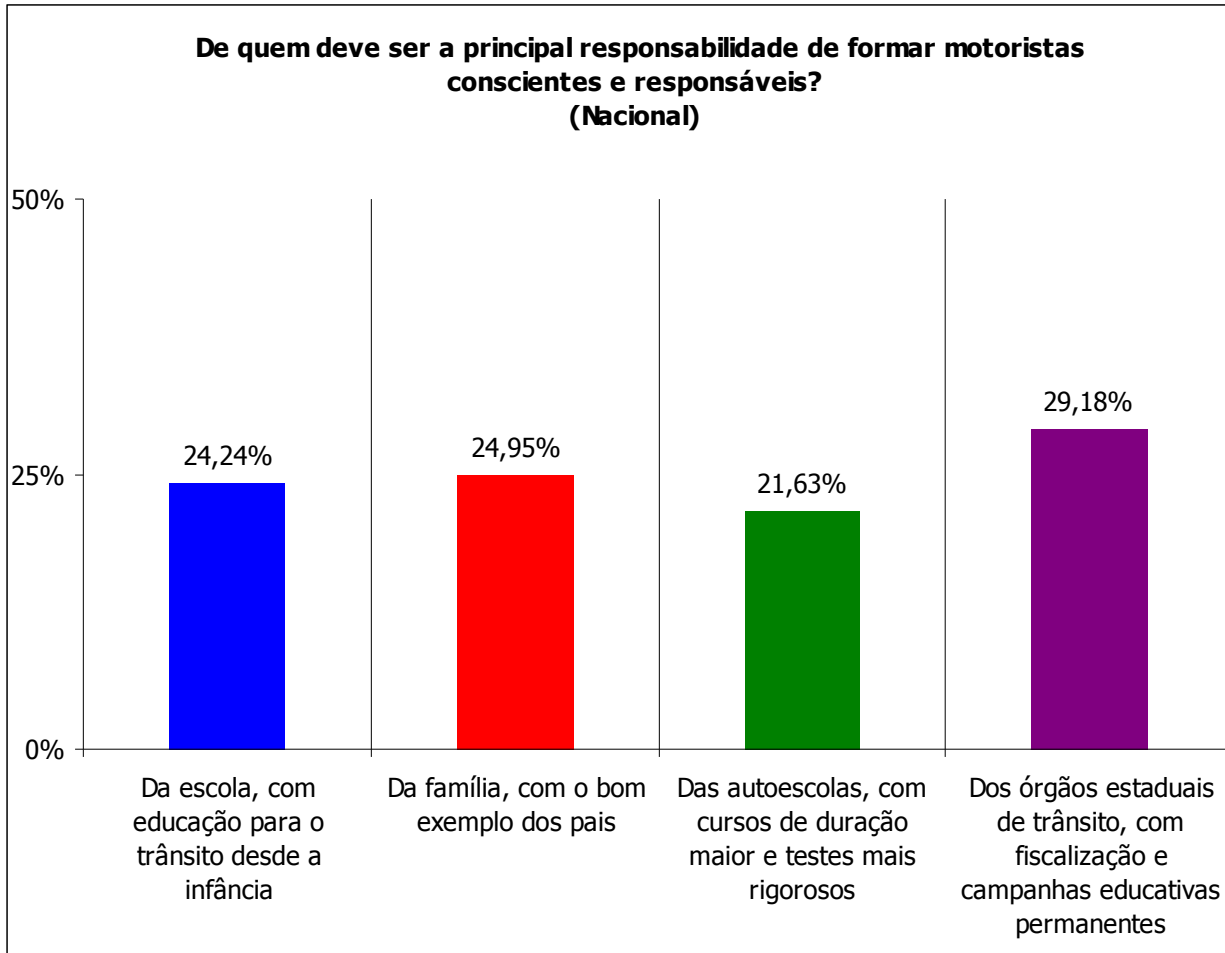
## 1) Áreas que precisam de mais atenção dos poderes públicos

Gráfico 6



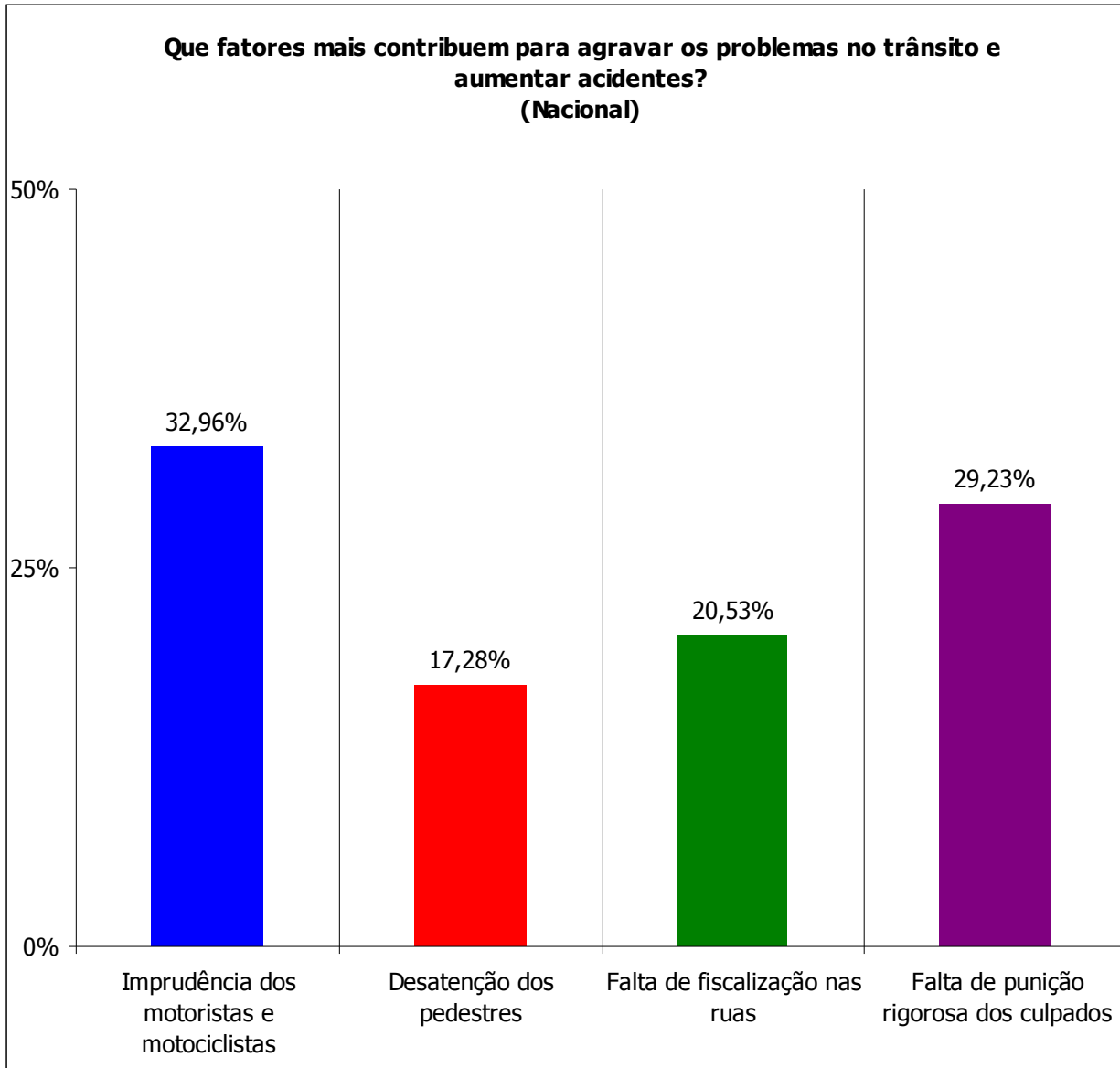
## 2) Formação de Motoristas

Gráfico 7



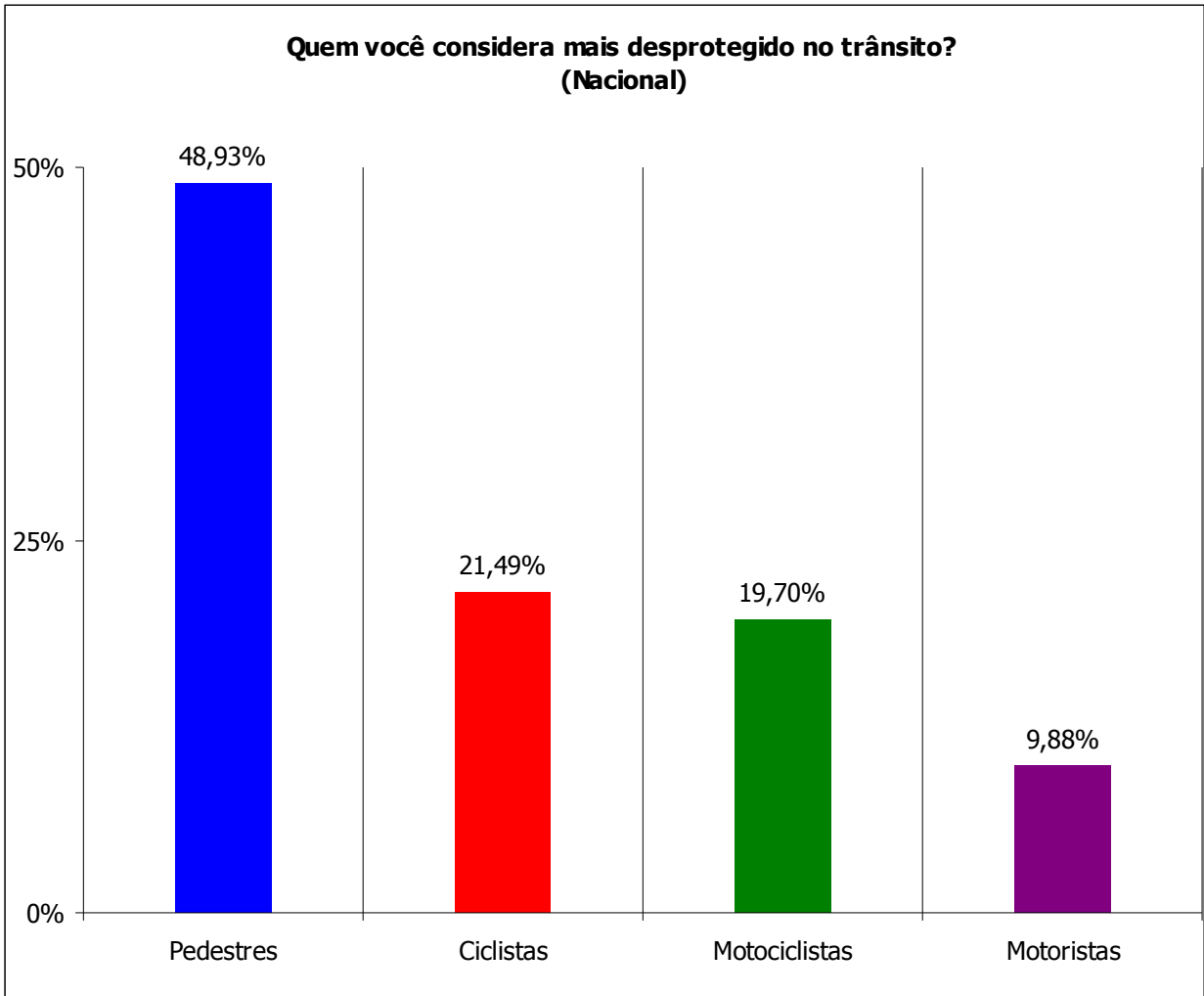
### 3) Fatores que agravam os problemas no trânsito

Gráfico 8



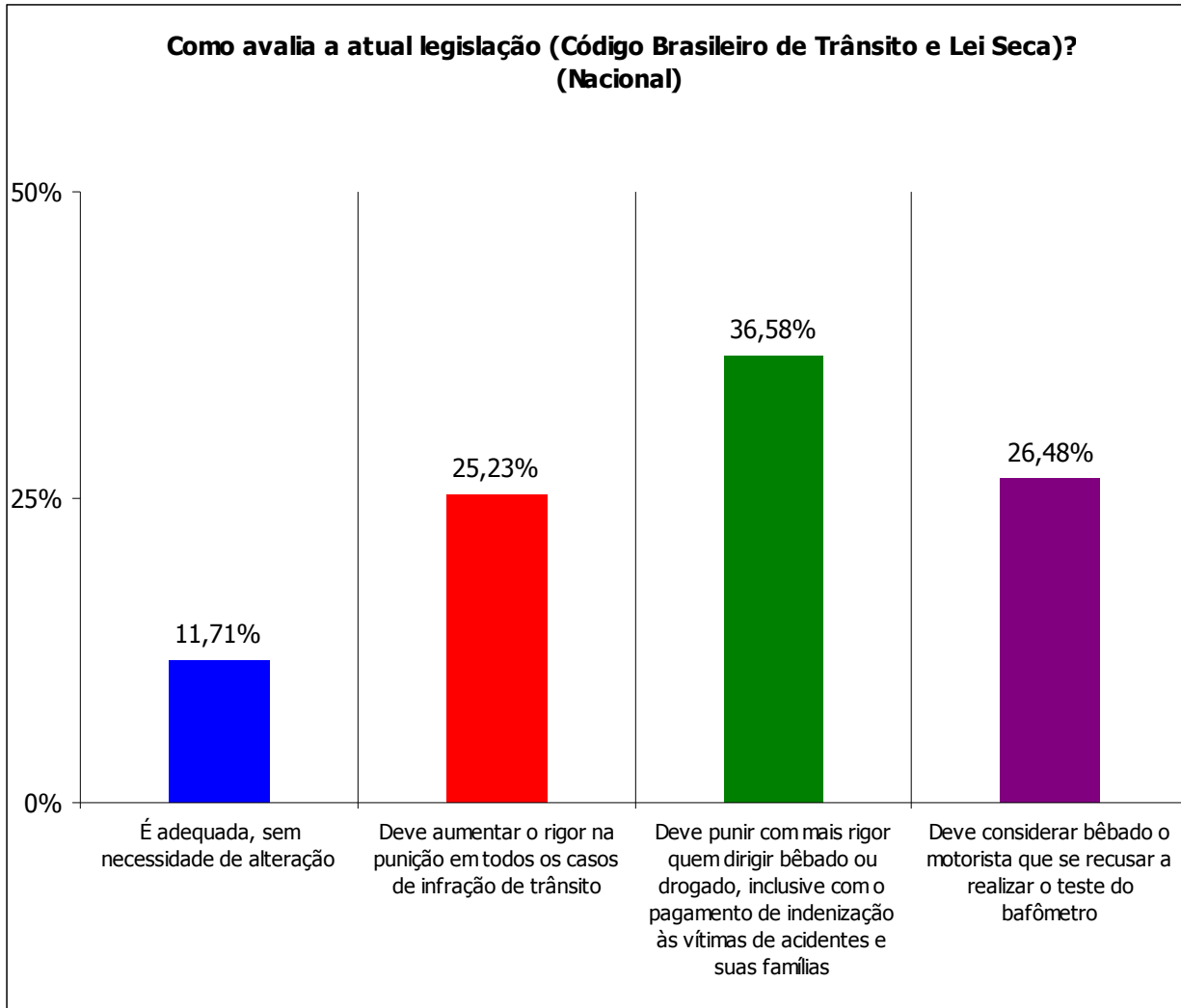
#### 4) Vulnerabilidade no trânsito

**Gráfico 9**



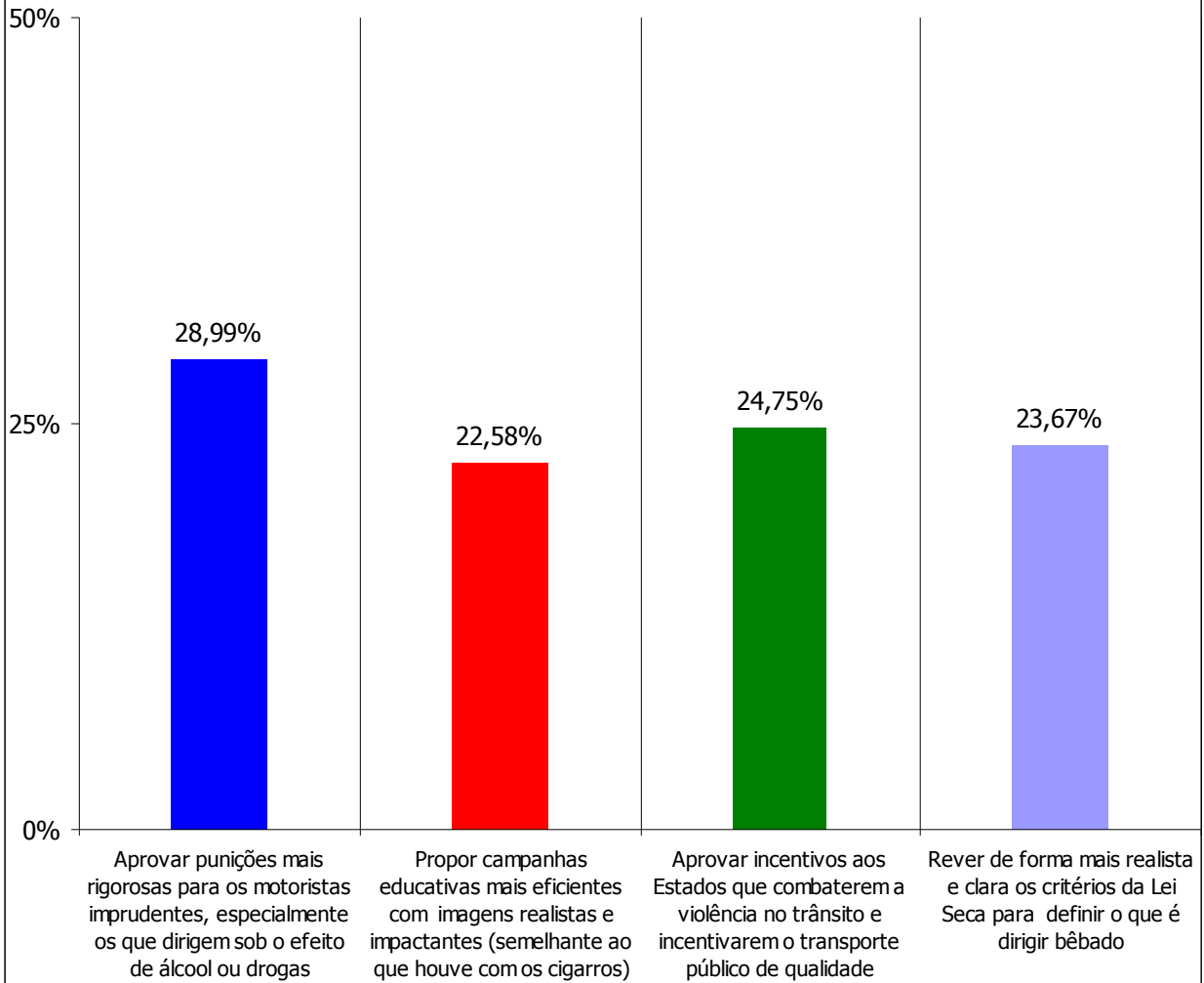
## 5) Avaliação da legislação vigente

Gráfico 10



**Gráfico 11**

**Como o Poder Legislativo poderia contribuir para reduzir os acidentes de trânsito?  
(Nacional)**



## CONCLUSÕES

Em linhas gerais no cenário nacional, as respostas apontam para algumas tendências de opinião, tais como: anseio da população por medidas para evitar a impunidade e tornar mais rigorosas as punições a condutores que causam acidentes graves em razão do consumo de bebidas alcóolicas e substâncias psicotrópicas.

Além disso, os pedestres são reconhecidos com os mais desprotegidos nas vias públicas, seguidos de ciclistas e motociclistas. Aos condutores de automóveis recai a maior responsabilidade pelas imprudências no trânsito, na opinião dos respondentes da sondagem.

No comparativo entre as regiões, observa-se o seguinte:

- 1) Em todas as regiões predominam dois quesitos com maior índice de respostas em relação à questão 1 (o que merece maior atenção das autoridades): (a) legislação mais rigorosa e punição mais severa para quem dirigir sob o efeito de álcool ou drogas; (b) educação no trânsito no currículo escolar e campanhas educativas na mídia.
- 2) A respeito da formação dos condutores, em todas as regiões, destacam-se as opiniões favoráveis à atuação dos órgãos estaduais de trânsito (com fiscalização eficiente e campanhas educativas), além do papel educativo das famílias, por meio do bom exemplo dos pais quando dirigem.
- 3) na opinião dos respondentes, A imprudência dos motoristas e a falta de punição são os dois fatores mais relevantes, que contribuem para aumentar os acidentes de trânsito no Brasil.



- 4) Pedestres, ciclistas e motociclistas são apontados pela população como os mais vulneráveis e sujeitos a atropelamentos nas vias públicas brasileiras, enquanto os motoristas são vistos como os agentes que provocam os acidentes. Esta é a opinião dominante no cenário nacional e em todas as regiões.
  
- 5) A avaliação predominante dos respondentes sobre a atual legislação brasileira é que, em primeiro lugar, deve haver alteração para aumentar o rigor das punições a quem dirigir sob o efeito de álcool ou drogas, inclusive com o pagamento de indenizações às vítimas de acidentes de trânsito e suas famílias. Em segundo lugar destaca-se a opinião de que a legislação deve ser modificada de modo a considerar bêbado o motorista que se recusar a fazer o teste do bafômetro. Em terceiro lugar, figura a opinião de que deve aumentar o rigor das punições para todos os tipos de infração de trânsito.
  
- 6) Em relação à atuação do Poder Legislativo no âmbito dos problemas de trânsito, as expectativas da população consultada são expressivas em todas as opções de resposta oferecidas pelo questionário:
  - a) aprovar punições mais rigorosas para motoristas imprudentes, especialmente os que dirigem sob o efeito de álcool ou drogas;
  - b) rever de forma mais realista e clara os critérios da Lei Seca para definir o que é dirigir bêbado;
  - c) aprovar incentivos aos estados que combaterem a violência no trânsito e incentivarem o transporte público de qualidade;
  - d) propor campanhas educativas mais eficientes com imagens de maior impacto na opinião pública (similar às campanhas antitabagistas).