

**Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados**

Centro de Documentação e Informação

Coordenação de Biblioteca

**<http://bd.camara.gov.br>**

"Dissemina os documentos digitais de interesse da atividade legislativa e da sociedade."



# **VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO BRASILEIRO**

***Rodrigo César Neiva Borges***

Consultor Legislativo da Área XIII  
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

**ESTUDO**

**JUNHO/2007**



Câmara dos Deputados  
Praça 3 Poderes  
Consultoria Legislativa  
Anexo III - Térreo  
Brasília - DF



## **SUMÁRIO**

INTRODUÇÃO .....	3
ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL .....	4
CUSTO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL .....	7
ROUBO DE CARGAS .....	9
CONCLUSÕES .....	11

© 2007 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados o autor e a Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados. São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu autor, não representando necessariamente a opinião da Câmara dos Deputados.



# **VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO BRASILEIRO**

*Rodrigo César Neiva Borges*

## **INTRODUÇÃO**

---

O presente Estudo reúne informações sobre as condições de segurança do trânsito brasileiro, bem como apresenta dados estatísticos consolidados sobre os danos e custos decorrentes da violência do trânsito. Conforme solicitação formal, o propósito do presente trabalho é o de fornecer subsídios para a atuação parlamentar no âmbito da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado – CSPCCO.

Para a elaboração do trabalho buscamos analisar os aspectos relacionados à violência no trânsito sob duas óticas distintas.

A primeira refere-se aos acidentes de trânsito e suas causas e conseqüências, para a qual apresentamos dados e estatísticas referentes a essas ocorrências, levantadas por diversos órgãos e entidades do Poder Público e da sociedade civil, como o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, o Ministério da Saúde, a Polícia Rodoviária Federal – PRF, o Centro de Estudos em Logística do Coppead/Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, o programa SOS Estradas – [www.estradas.com.br](http://www.estradas.com.br) –, entre outros.

A segunda ótica busca abordar as ações criminosas praticadas contra os usuários do trânsito, especialmente aquelas relacionadas aos roubos de cargas. Nessa abordagem, as principais fontes de informações para o presente trabalho foram os relatórios produzidos pela Comissão Parlamentar Mista de Inquérito – CPMI do Roubo de Cargas, que desenvolveu suas atividades no âmbito do Congresso Nacional.

Por fim, buscamos apresentar, de forma objetiva, as principais inferências sobre os dados analisados, esperando que este trabalho possa fornecer os subsídios pretendidos para a atuação parlamentar, bem como possa servir de indicador para outras investigações sobre o tema.

## **ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL**

Antes de mais nada, cabe destacar que ainda existem deficiências na centralização, organização e padronização das estatísticas de trânsito no Brasil, razão pela qual poderão haver distorções entre alguns dados aqui apresentados, em decorrência da variedade de fontes pesquisadas.

De acordo com o “Anuário Estatístico de Acidentes de Trânsito” do DENATRAN, a evolução dos principais índices relativos aos acidentes de trânsito no Brasil são os apresentados na Tabela 1.

Tabela 1 – Evolução dos índices de acidentes de trânsito no Brasil

<b>Itens</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
População (milhões)	161,8	163,9	169,6	172,4	174,6	176,9	181,6	189,0
Frota (milhões)	30,9	32,3	29,5	31,9	34,3	36,7	39,2	42,1
Acidentes com vítima	262.374	376.589	286.994	307.287	251.876	333.689	348.583	383.371
Mortos	20.020	20.178	20.049	20.039	18.877	22.629	25.526	26.409
Feridos	320.733	325.729	358.762	374.557	318.313	439.065	474.244	513.510
Mortos/100.000 hab.	12,4	13,9	11,8	11,6	12,3	12,8	14,1	14,0
Mortos/10.000 veíc.	6,5	7,0	6,8	6,3	6,2	6,2	6,5	6,3
Feridos/10.000 veíc.	103,7	111,8	124,1	119,8	104,6	119,8	120,9	122,1
Acid.vít./ 10.000 veíc.	84,8	116,5	99,3	96,2	75,1	91,0	88,8	91,1

Fonte: Denatran

Como se pode notar, no que se refere ao número de mortos, os valores têm aumentado significativamente nos últimos anos. Em 1998, os registros mostram pouco mais de 20 mil vidas perdidas em decorrência de acidentes de trânsito no Brasil, ao passo que, em 2005, esse número ultrapassa os 26.400 mortos, o que representa um aumento de 32% em sete anos.

Como a população brasileira aumentou, no mesmo período, apenas 17%, ou seja, menos que o número de mortos no trânsito, os índices de mortos em relação ao número de habitantes também cresceram no citado intervalo de tempo. Já em relação à frota de veículos, que apresentou crescimento da ordem de 36%, o índice de mortos/10 mil veículos permaneceu

praticamente constante no período analisado, apresentando ligeiro decréscimo. Neste último caso, é importante destacar que o referido índice, que se manteve em torno de 6,5 mortos/10 mil veículos, é significativamente inferior aos valores apresentados antes da entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que foram, respectivamente, de 9,8 e 8,4 mortos/10 mil veículos, nos anos de 1996 e 1997.

A Tabela 2 a seguir, apresenta a variação percentual dos principais índices de acidentes de trânsito no Brasil, no período de sete anos, entre 1998 e 2005.

Tabela 2 – Variação percentual dos índices de acidentes de trânsito no Brasil

Itens	1998/99	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05
Acidentes com vítima	43,5%	-23,8%	7,1%	-18,0%	32,5%	4,5%	10,0%
Mortos	0,8%	-0,6%	0,0%	-5,8%	19,9%	12,8%	3,5%
Feridos	1,6%	10,1%	4,4%	-15,0%	37,9%	8,0%	8,3%
Mortos/100.000 hab.	12,1%	-15,1%	-1,7%	6,0%	4,1%	10,2%	-0,7%
Mortos/10.000 veíc.	7,7%	-2,9%	-7,4%	-1,6%	0,0%	4,8%	-3,1%
Feridos/10.000 veíc.	7,8%	11,0%	-3,5%	-12,7%	14,5%	0,9%	1,0%
Acid.vít./ 10.000 veíc.	37,4%	-14,8%	-3,1%	-21,9%	21,2%	-2,4%	2,6%

Fonte: Denatran / Elaboração do Autor

Embora não conste da tabela, por não estarem disponíveis os valores completos, a variação do período imediatamente anterior, entre os anos de 1997 e 1998, marcado pela entrada em vigor do CTB, foi significativamente negativa, ou seja, os índices de acidentes apresentaram redução. A partir daí, pode-se verificar um aumento desses índices entre 1998 e 1999, seguida de uma reversão e de tendência de queda até 2002. A partir de 2002, novamente os índices de acidentes passaram, em sua maioria, a apresentar tendência de crescimento.

Cabe ainda lembrar, que as estatísticas oficiais do DENATRAN consideram apenas as mortes ocorridas no local do acidente ou no encaminhamento para a rede hospitalar, não incorporando grande parte das mortes ocorridas durante o período de internação das vítimas, ainda em decorrência do acidente. Para se ter uma idéia da magnitude dessa discrepância, o número registrado na estatística do DENATRAN, para o ano de 2005, foi de aproximadamente 26,4 mil pessoas, enquanto as informações do Ministério da Saúde, que incorporam dados do sistema de saúde, indicam a ocorrência de cerca de 34,4 mil mortes em decorrência dos acidentes de trânsito.

Corroborando essa informação, resultados de pesquisa de campo realizada pelo IPEA, para coleta de dados necessários à atribuição dos custos dos acidentes nas

rodovias, mostraram que 6,7% dos envolvidos classificados como ilesos, inicialmente, revelaram-se feridos, posteriormente. Da mesma maneira, 6,2% dos feridos no local do acidente, assim registrados pela Polícia Rodoviária Federal no boletim de atendimento, foram a óbito. Ou seja, houve um acréscimo significativo no número de mortos declarados.

Se considerarmos que muitas ocorrências fatais não são anotadas ou não são registradas como ligadas ao trânsito, esse número pode ser ainda maior. Ao mesmo tempo, o subregistro no caso dos acidentes não fatais é provavelmente maior, seja pelas dificuldades de anotação por parte da polícia, seja pelo simples fato de que as ocorrências não são registradas.

Quando comparamos os números da violência do trânsito brasileiro com os índices dos países considerados desenvolvidos, a situação mostra-se ainda mais preocupante. Embora os acidentes de trânsito constituam um sério problema em nível mundial, causando, segundo informações do Banco Mundial, mais de um milhão de mortes por ano, 85% dessas mortes ocorrem em países considerados em desenvolvimento ou subdesenvolvidos.

Enquanto no Brasil foram registradas, em 2000, 6,8 mortes para cada 10 mil veículos, no Japão, nesse mesmo ano, foi de apenas 1,3; na Alemanha, 1,5; nos Estados Unidos, 1,9; e na França, 2,4.

Ainda segundo dados do Banco Mundial, os quais se confirmam pela análise das estatísticas brasileiras, nos países em desenvolvimento, embora o número de acidentes por veículo tenda a diminuir com o aumento da frota, os índices, em geral, permanecem elevados e o número absoluto de vítimas no trânsito continua crescendo. Nesses países, pedestres, ciclistas e motociclistas – os atores mais vulneráveis – representam mais de 50% dos mortos no trânsito. Essa é a maior diferença em relação aos países desenvolvidos, onde o percentual de mortes de pedestres em relação ao total de mortes no trânsito é significativamente menor.

Outros índices comparativos preocupantes são apresentados no estudo “Acidentes no Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil”, empreendido pelo Centro de Estudos em Logística do Coppead/UFRJ, e datado de agosto de 2006, para o qual foi realizado o levantamento e análise de dados primários e secundários relacionados a acidentes de trânsito no transporte rodoviário de cargas, tanto no âmbito nacional quanto no internacional.

De acordo com o referido estudo, enquanto no Brasil temos 19 mortos no trânsito para cada 100 mil habitantes, em países considerados desenvolvidos como Holanda, Reino Unido, Dinamarca, Alemanha, Austrália e França, o número de mortos no trânsito fica entre 5 e 9 para cada 100 mil habitantes. Quando o critério de comparação é a quantidade de mortos para cada mil km de rodovias, ou seja, a taxa mortalidade por quilômetro, os índices brasileiros ficam entre 10 e 32 vezes superiores aos de países desenvolvidos – no caso Canadá, França, Alemanha, Japão, Reino Unido, Estados Unidos e Itália –, mesmo sendo consideradas, no caso brasileiro, apenas as mortes ocorridas em estradas federais e registradas pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF.

## **CUSTO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL**

---

Para a tarefa de quantificar o custo dos acidentes de trânsito no Brasil, embora existam vários estudos publicados sobre o tema, foram escolhidos para sustentar este trabalho duas publicações oriundas de pesquisas desenvolvidas sob a coordenação do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, em função de sua abrangência e metodologia

O primeiro estudo, do ano de 2003, trata do “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras”. Já o segundo trabalho, datado de dezembro de 2006, denomina-se “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras”. Considera-se que, juntos, os dados das referidas publicações constituem fonte confiável para o dimensionamento dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil.

Para a estimativa dos impactos econômicos dos acidentes de trânsito, os custos associados foram divididos em quatro categorias:

- 1 – custos relativos às pessoas;
- 2 – custos relativos aos veículos;
- 3 – custos relativos à via e ao ambiente onde ocorre o acidente; e
- 4 – custos relativos ao envolvimento de instituições públicas com o acidente.

Entre os componentes dos custos associados às pessoas, destacam-se os custos relativos aos cuidados em saúde (pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar), à perda de produção e aos custos de remoção/traslado.

Quanto aos componentes veiculares, têm-se os custos relativos aos danos materiais ao veículo, à perda de carga, à remoção ou pátio e à reposição.

Os componentes dos custos associados à via ou ao ambiente onde ocorre o acidente englobam os custos relativos aos danos à propriedade pública e aos danos à propriedade privada.

Por fim, os custos institucionais envolvem os custos relativos aos atendimentos e processos judiciais referentes aos acidentes de trânsito, bem como os decorrentes do atendimento policial.

É importante lembrar que existem muitos outros custos de difícil ou impossível mensuração, os quais não foram valorados no presente trabalho. Em um primeiro



grupo inserem-se os custos decorrentes das perdas de vida ou de lesões permanentes, físicas ou psicológicas, que impossibilitam uma vida normal, que incidem tanto sobre os envolvidos nos acidentes quanto sobre as pessoas de suas relações.

Em um segundo grupo, existem os custos econômicos e sociais decorrentes de danos ao meio ambiente provocados por acidentes com produtos químicos, os quais não foram valorados em função de sua natureza complexa e de difícil mensuração.

Considerando os aspectos relatados, no trabalho de quantificação dos custos relacionados aos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas chegou-se à estimativa de um custo anual de **R\$ 5,3 bilhões**, para o conjunto das aglomerações urbanas brasileiras, em valores atualizados até abril de 2003. Na ocasião, tais custos representavam cerca de 0,4% do PIB do País, sendo a maior parte referente à perda de produção associada à morte das pessoas ou à interrupção temporária de suas atividades, além dos custos médicos e de reparação dos veículos acidentados.

No dimensionamento do custo anual dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras foi alcançada a cifra de **R\$ 22 bilhões**, a preços de dezembro de 2005, ou seja, 1,2% do PIB brasileiro. Também nesse caso a maior parte refere-se à perda de produção, associada à morte das pessoas ou interrupção de suas atividades, seguido dos custos de cuidados em saúde e os associados aos veículos.

Reunindo as informações apresentadas, bem como atualizando seus valores até a presente data, é razoável supor que os custos totais dos acidentes de trânsito no Brasil estão em torno de **R\$ 30 bilhões** por ano, além dos danos e perdas de natureza não mensurável.

Apenas a magnitude desse valor mostra-se suficiente para indicar uma necessária reavaliação de políticas públicas, em virtude do altíssimo preço que as perdas individuais, sociais e econômicas decorrentes dos acidentes de trânsito constituem para a sociedade.

Os resultados parciais e finais produzidos pelos levantamentos realizados pelo IPEA expuseram algumas evidências das características dos acidentes de trânsito e sugerem os seguintes indicativos para formulação de políticas públicas:

- melhor divulgação e utilização, como referência nacional, dos bancos de dados da Polícia Rodoviária Federal e da Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo, sem a pretensão de padronizá-los, adotando-os como ferramenta para treinamento, por meio de programas de capacitação com recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset);

- priorização da aplicação dos recursos, financeiros e humanos, na redução da gravidade dos acidentes;
- priorização de ações de proteção aos participantes mais vulneráveis do trânsito, quais sejam os pedestres, ciclistas e motociclistas;
- adoção de ações conjuntas entre instituições do setor público e associações do setor privado relacionadas ao transporte de cargas no sentido de promover a redução do número e a gravidade dos acidentes envolvendo veículos de carga, bem como de seus impactos ambientais;
- busca incessante de ações que proporcionem a redução da gravidade dos acidentes (os custos médios dos acidentes são fortemente influenciados pela sua gravidade. Um ileso adiciona ao acidente um custo médio de R\$1.207; uma vítima classificada como ferido pela polícia rodoviária adiciona R\$38.256; e um morto, R\$281.216); e
- inclusão, na agenda da saúde pública, dos tratamentos às seqüelas invisíveis dos acidentes de trânsito, como o Transtorno do Estresse Pós-traumático – TEPT, de forma a se ampliar o alcance e a adequação do apoio a vítimas de acidentes de trânsito.

## **ROUBO DE CARGAS**

---

Segundo as conclusões da Comissão Parlamentar de Mista Inquérito – CPMI – do Roubo de Cargas, a análise dessas ações criminosas e suas conseqüências demonstraram um cenário muito mais preocupante do que se imagina. De acordo com o relatório final da CPMI, a economia e a segurança do País estão seriamente ameaçadas, pois são inúmeros os desdobramentos e conseqüências nefastas advindas do roubo de cargas.

Para se ter uma idéia da importância da atividade de transporte de carga para a economia do Brasil, os dados oficiais apontam que o setor envolve mais de 60 mil empresas e 700 mil transportadores autônomos, totalizando 2,5 milhões de trabalhadores. Com forte predominância na matriz de transportes brasileira, o modal rodoviário é responsável por mais de 60% de toda movimentação de carga no Brasil, utilizando-se de uma frota de, aproximadamente, 1,4 milhão de caminhões e veículos similares.

Os dados da CPMI do Roubo de Cargas mostram que as empresas transportadoras tiveram prejuízo aproximado de R\$ 700 milhões em 2001, em decorrência dessas atividades criminosas. Adicionalmente, mais de 200 empresas foram à falência, entre 2001 e 2003,

devido aos problemas econômicos gerados pelo roubo de cargas. Por fim, destaca-se que, apenas no ano de 2003, houve mais de 11 mil ocorrências desse crime no País, segundo estimativas da assessoria de segurança da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística).

Quanto às vítimas diretas dessas ações criminosas, destaca-se que, entre 1998 e 2003, em decorrência de roubos de cargas, foram assassinados 165 caminhoneiros, entre motoristas e ajudantes, com a seguinte distribuição: em 1998, foram assassinados 37 caminhoneiros; em 1999, 39; em 2000, 23; em 2001, 27; em 2002, 21 e; em 2003, 18.

Para melhor combater esse tipo de crime, ficou evidenciada a necessidade de desenvolvimento de uma legislação específica sobre o tema, especialmente sobre a atribuição de competências para a Polícia Federal investigar crimes com repercussão interestadual ou internacional, o que foi obtido por meio da Lei nº 10.446, de 08 de maio de 2002.

Outro aspecto apontado foi em relação às baixas penas previstas para o crime de receptação de cargas roubadas, que atualmente variam de um a três anos de detenção, com direito a *sursis*. Essa pena acaba por estimular a ação criminosa, em função da possibilidade de obtenção de grandes ganhos, especialmente de cargas com alto valor agregado, como medicamentos e outras. Também são propostas medidas que permitam que as penalidades possam abranger, de forma complementar, sanções pecuniárias e tributárias, por meio de multas pesadas.

Outra evidência apontada pela CPMI do Roubo de Cargas refere-se ao aumento de, em média, 40% no custo do seguro, o que inviabiliza, em parte, a rentabilidade das empresas transportadoras e dos transportadores autônomos. Além do custo, a imensa maioria das seguradoras sequer aceitam o risco de realizar o seguro de cargas rodoviárias e, quando o fazem, impõem condições e tarifas quase impossíveis de serem cumpridas. Tal situação acaba por colocar em risco o próprio abastecimento de alguns tipos de produtos no País, bem como contribuem para o aumento do preço para o consumidor final.

Também insere-se no âmbito das possíveis soluções discutidas pela CPMI do Roubo de Cargas a sugestão de impelir o setor industrial e os embarcadores a promoverem a identificação das mercadorias, controlando os lotes e seus respectivos números de série, de forma a exercer o controle e a prevenção do roubo de cargas no escoamento de produção. Outra sugestão discutida é a de estabelecer que a responsabilidade pelo seguro da carga seja do embarcador, ficando o seguro do caminhão e do motorista a cargo da transportadora.

Embora algumas das recomendações feitas no relatório final da CPMI do Roubo de Cargas tenham sido atendidas, como a aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 187, de 1997, que se transformou na Lei Complementar nº 121, de 09 de fevereiro de 2006, que *“Cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dá*

*outras providências*”, outras recomendações ainda permanecem atuais, podendo ser objeto de atuação parlamentar, tais como:

- aprovação de legislação federal específica para regulamentar o desmanche de veículos;
- apoio político para a implantação efetiva do “Banco de Dados Nacional para Delitos de Carga”, gerido pelo Ministério da Justiça;
- ampliação dos recursos humanos e materiais da Polícia Federal, de forma a possibilitar o cumprimento das atribuições definidas pela Lei nº 10.446, de 2002;
- busca pelo efetivo engajamento da Receita Federal e do Ministério Público no combate aos delitos relativos ao roubo de veículos e cargas, considerado o contexto maior da ação contra o crime organizado;
- apoio à criação de Delegacias Especializadas no combate ao roubo e furto de cargas, em todas as Unidades da Federação; e
- atualização do “Sistema de Integração Nacional de Informações de Justiça e Segurança Pública” – INFOSEG.

## **CONCLUSÕES**

---

Como se pode notar, embora o Brasil tenha obtido alguns avanços nos instrumentos de combate à violência no trânsito, ainda há muito a se fazer.

No contexto da prevenção e da redução do número e da gravidade dos acidentes de trânsito, mostra-se urgente a adoção de medidas que possam aproximar o trânsito brasileiro de padrões que, mesmo não sendo, no curto prazo, de primeiro mundo, pelo menos mostrem-se aceitáveis, e possibilitem maior proteção à vida de seus usuários. A magnitude dos custos financeiros dos acidentes, aliada ao imensurável valor das vidas perdidas, expõe uma realidade onerosa e sofrida para a sociedade brasileira.

No que se refere às ações criminosas de roubo de cargas e veículos, o combate a tais práticas exige uma política de segurança efetiva e articulada entre os entes federativos, além da participação das empresas e associações de classe dos setores produtivo e de transportes, somada à adoção de medidas que possibilitem o fim ou, pelo menos, a redução da impunidade.