

II PARTE – EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO:

O Srº Cel PM Erick Alexandre Martins Miranda, Secretário Executivo do CETRAN/PA, ao saudar e dá boas vindas aos novos nomeados, lembra que a pauta e os documentos que serão considerados foram encaminhados com antecedência via e-mail e via WhatsApp aos Conselheiros. Após, passa a explicar os documentos recebidos pela Secretaria Executiva do CETRAN:

- 1) Portaria SENATRAN nº 1.571, publicada no DOU de 27 de dezembro de 2021, a qual institui o Fórum Permanente dos Órgãos Executivos de Trânsito dos Municípios que tem, entre outros, objetivo de promover o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e estreitar a relação institucional entre a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.
- 2) Portaria nº 02/2021-CETRAN/PA, publicada no DOE em 29 de dezembro de 2021, que designa as datas das reuniões ordinárias do CETRAN para o primeiro semestre de 2022.
- 3) Portaria nº 03/2021-CETRAN/PA, publicada no DOE em 29 de dezembro de 2021, que designa uma Comissão composta pelos Conselheiros: Dennis Lopes Serruya- Conselheiro Suplente DETRAN, Geraldo Borges Pimenta Neto- Conselheiro Suplente Polícia Civil, Andresa da Cunha Mendes Chaves- Conselheira Titular Sêtransbel, Paulo Roberto Braga de Oliveira Bentes- Conselheiro- Suplente OAB e Mauro Ferreira Gonçalves- Conselheiro Suplente Sindicarpa, para analisar e julgar aos processos recursais do CETRAN que encontram-se prontos para a distribuição bem como aos que futuramente entrarão via Secretaria:
- 4) Portaria 04/2021-CETRAN/PA, publicada no DOE em 29 de dezembro de 2021, que designa o servidor Rafael Gomes Araújo para responder pela Secretaria Executiva do CETRAN no período de 01 a 17 de janeiro, e a servidora Maria Regina de Araújo Fialho no período de 18 a 30 de janeiro, durante as férias do titular.
- 5) Portaria nº 15, de 5 de janeiro de 2022, Publicada em 07/01/2022 no Diário Oficial da União, na qual o Secretário Nacional de Trânsito substituto, Celso Mizuno, integra ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT) o Município de Baião, no Estado do Pará, por meio do Departamento Municipal de Trânsito, Rodoviário e Transporte (DEMUTRAN).
- 6) Ofício nº 31/2022-GAB/PMCA, no qual o Prefeito de Conceição do Araguaia responde o ofício nº 212/2021 do CETRAN acerca da indicação sobre as providências adotadas pelo referido município para realização do concurso público visando o provimento de cargo efetivo de Agente de Trânsito, o que é respondido pela autoridade municipal que eles estão realizando estudos técnicos para a promoção de concurso público, porém, o momento pandêmico da atualidade tem inviabilizado a regularização das ações a serem desenvolvidas, mas que o município tem pleno interesse nesse certame.
- 7) E-mail, da Coordenação: Marcela Laiz, Coordenadora-Geral de Planejamento, Gestão e Controle (CGPLAN/SENATRAN), onde convida os Gestores Financeiros dos Órgãos Executivos de Trânsito para a reunião no dia 17 de fevereiro de 2022 em Belo Horizonte/MG para tratar da pauta preliminar: "Arrecadação das multas de trânsito pela rede bancária/órgãos de trânsito do Sistema Nacional de Trânsito e repasses financeiros ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET)", "Inadimplência dos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal junto a outros órgãos componentes do Sistema RENAINF", "Valores a Solicitar no Sistema RENAINF", "Aplicação dos valores de multas de trânsito nas ações dos órgãos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, conforme Resolução CONTRAN nº 638, de 30 de novembro de 2016...", "Publicação de valores arrecadados com a cobrança de multas de trânsito, na internet, conforme determina a Portaria DENATRAN nº 85, de 2018" e "Sistema de Notificação Eletrônica (SNE)".
- 8) Ofício nº 51/2022-DG/DETRAN, através do qual a Diretora do DETRAN/PA solicita ao Presidente do Conselho, a inclusão na pauta da 1ª Reunião Ordinária do CETRAN, a apresentação dos resultados preliminares do Projeto "Strengthening Road Traffic Enforcement in Brazil".
- 9) Ofício nº 03/2022-DG/DTO, onde o Diretor Técnico e Operacional, José Bento Andrade Gouvêa Júnior, convida o CETRAN para participar do Curso de Capacitação para Gestores Municipais de Trânsito, dia 07 de fevereiro de 2022 em Ulianópolis/PA, cujo objetivo é "trazer as atualizações decorrentes das alterações do CTB e proporcionar a aquisição de conhecimentos sobre a temática trânsito, de forma integrada à realidade, visando compreender a importância da prevenção de acidentes, da acessibilidade, mobilidade urbana e qualidade de vida e do processo de municipalização do trânsito".
- 10) Ofício nº 184/2022- SEMAD, através do qual o Secretário Municipal de Administração do município de Viseu/PA, encaminha ao CETRAN a Lei Municipal nº 539/21, que Dispõe sobre a criação do Departamento Municipal de Trânsito- DEMAT e da Junta Administrativa de Recursos de Infração, para fins de análise de sua conformidade com os requisitos necessários à municipalização do trânsito e solicita ao Conselho uma visita técnica naquela municipalidade para fins de acompanhar os trabalhos de estruturação do órgão de trânsito e da JARI.

III PARTE – ORDEM DO DIA

A- Apresentação pelo Sr. Luiz Otávio, Assessor do DETRAN, acerca dos Resultados Preliminares do Projeto Strengthening Road Traffic Enforcement in Brazil (Fortalecimento da fiscalização do trânsito no Brasil). Iniciou a fala indicando que o Global Forum for Road Traffic Safety é o único órgão permanente no sistema das Nações Unidas onde se concentram todos os esforços globais para a melhoria da segurança viária, sendo o Guardião dos instrumentos jurídicos das Nações Unidas destinados a harmonizar as regras de trânsito e transporte e tem como Missão, estabelecer normas, padrões e convenções a fim de facilitar a cooperação internacional dentro e fora da região europeia envolvendo todos os Estados membros das Nações Unidas. Ajuda ainda os países de renda baixa e média na implementação de sistemas nacionais de segurança viária eficazes para reduzir: substancialmente o número de mortes e lesões no trânsito e as perdas econômicas resultantes desses eventos. Apoiar também às ações concretas que possam ajudar a alcançar as metas relacionadas à segurança viária (meta 3.6 e meta 11.2) dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Apresentou as atividades e Produtos como a Capacitação dos Agen-

tes de Trânsito do DETRAN/PA (Training for Traffic Officers and Training of Trainers), o Treinamento de Policiais Militares e Agentes de Trânsito dos órgãos municipais que compõem o CETRAN/PA. Workshops das atividades de Educação para o Trânsito, Comunicação e Publicidade e Parceiros do Projeto, e ainda, o Protocolo Estadual de Fiscalização de Trânsito, para o Manual de Identidade Visual, da Comissão de Análise de Dados e da Carreira dos Agentes de Trânsito. Expôs o Marco referencial da capacitação, como os Fatores de risco (Velocidade, álcool e direção, não uso do cinto de segurança, capacete e transporte de crianças (A/RES/64/255/2010). A implementação de legislação abrangente sobre os principais fatores de risco por meio de campanhas de marketing social e atividades de fiscalização consistentes e sustentáveis (A/RES/66/260/2012). A Desobediência à sinalização, velocidade, não uso do cinto de segurança, capacete, transporte de crianças, álcool e drogas, e uso de dispositivo para envio de mensagens de texto (A/RES/68/269/2014). A Velocidade, álcool e direção, não uso do cinto de segurança, capacete, transporte de crianças e direção sob efeito de drogas (A/RES/74/299/2020). Apontou a Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) de 2019 onde 17% dos motoristas brasileiros dirigiram após beber. 7,2 milhões de pessoas dirigiram veículos (incluindo motocicletas), após beber. Os homens são a maioria, 20,5%, contra 7,8% das mulheres. 25 e 39 anos de idade: são os que mais infringem a legislação de trânsito. Na Região Norte: 23,4%. Em seguida, Sul e Sudeste, ambos com 14,8%. Na região rural também é a que mostra maior incidência de condutores e motociclistas que dirigem após consumir bebidas alcoólicas, com 22,5%, contra 16,2%, na área urbana. Retartou que na Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE) de 2019, no Brasil 33,0% de escolares, de 13 a 17 anos, conduziram algum veículo motorizado nos últimos 30 dias, e que o Percentual de escolares que andaram em veículo motorizado cujo condutor havia ingerido bebida alcoólica no Brasil: 27,1%, sendo Maior: 31,7% (Centro-Oeste) e Menor: 24,8% (Nordeste). Na Região Norte: 25,2%. No Pará: 24,3%, nas Capitais: 26,4%, sendo Maior: 36,8% (Palmas), Menor: 19,8% (Manaus, Natal e Recife) e Belém: 25,4%. No Pará, 37,5% de escolares, de 13 a 17 anos, conduziram algum veículo motorizado nos últimos 30 dias. O Percentual de escolares que nunca ou raramente usaram cinto de segurança (banco da frente ou de trás) são, Brasil: 32,1%, Maior: 36,6% (Norte), Menor: 24,6% (Sul), Pará: 35,9%, Capitais: 33,8%, Maior: 51,3% (Rio de Janeiro), Menor: 16,8% (Goiânia) e Belém: 39,0%. Destacou acerca do Protocolo Estadual de Fiscalização de Trânsito quanto a padronização e uniformização de procedimentos para a fiscalização de trânsito, adequando a identificação e visibilidade dos agentes e dos veículos às melhores práticas e padrões internacionais baseados em evidências. Quanto as Operações, devem ser baseadas em High Visibility Enforcement (HVE) (NHTSA) e incluir fatores de risco (UNGA Resolutions). As Operações de alcoolemia: devem ser pautadas nos fundamentos do Random Breath Testing – RBT (Victoria Police, Austrália) e Sobriety Checkpoints (NHTSA). Ressaltou acerca do PNATRANS 2021-2030 e o Plano de DANT 2021-2030, bem como a Política Nacional de Trânsito (PNT) (Resolução CONTRAN nº 514/2014), Autuações pautadas nos Manuais Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (Resoluções CONTRAN nº 371/2010; 497/2014, 561/2015, e alterações), a Articulações com os órgãos do Sistema de Segurança Pública, o PPA 2020-2023 e o Plano estratégico de comunicação e publicidade. Referendou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS 2021-2030 (Lei 13.614, de 11 de janeiro de 2018 e Resolução CONTRAN nº 870, de 13 de setembro de 2021) que visa Em 10 anos, reduzir em 50%, no mínimo, o número de mortos por 10.000 veículos e o número de mortos por 100.000 habitantes. Tratou ainda da participação do CETRAN/PA e Polícia Rodoviária Federal e as Metas por Unidade da Federação. Apresentou os Pilares 1: Gestão da Segurança no Trânsito, Pilar 2: Vias Seguras, Pilar 3: Segurança Veicular, Pilar 4: Educação para o Trânsito, Pilar 5: Atendimento às Vítimas, Pilar 6: Normatização e Fiscalização. Arguiu o Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos não Transmissíveis (DANT) a fim de que sejam adotadas, implementadas e aplicadas as políticas e medidas com o objetivo de obter resultados na prevenção de lesões e doenças crônicas não transmissíveis (DCNT) (A/RES/74/299/2020) onde em 2019, 54,7% dos óbitos registrados foram causados por DCNT e 11,5% por agravos. Deu prosseguimento quanto as diretrizes para a prevenção dos fatores de risco das DANT e para a promoção da saúde da população., visnado Reduzir em 50% a taxa de mortalidade de motociclistas. Explicou acerca do Random Breath Testing (RBT), sendo elementos-chave do RBT a legislação, intensiva e rigorosa aplicação com penalidades, educação pública para aumentar a conscientização sobre o programa e a percepção de que a abordagem é verdadeiramente aleatória e está em todo lugar (Ferris et al, 2013), onde um aumento bem publicizado no nível de aplicação do RBT produziu uma mudança rápida e substancial no comportamento de "dirigir embriagado". Isto confirma a hipótese de que existe uma forte associação positiva entre o nível percebido de fiscalização e a eficácia do RBT (McCaul & McLean, 1990). Deu continuidade na apresentação das evidências de efetividade do RBT pois para que seja eficaz, ela deve ser percebida como verdadeiramente aleatória e sempre presente pela comunidade geral. Os testes devem ser altamente visíveis, imprevisíveis e difíceis de serem evitados, e deve haver penalidades (Ferris et al, 2015). Salientou que a Teoria da Dissuasão se fundamenta na certeza, severidade e celeridade das sanções. A probabilidade de transgressão de determinada regra se reduz quando o infrator tem a percepção clara da certeza, do grau de severidade e da rapidez de aplicação das sanções (Pellizoni, 2017). Quanto ao Protocolo Estadual de Fiscalização de Trânsito, indicou a Estrutura: Capítulo I – Introdução, Capítulo II - Legislação e fiscalização de trânsito, Capítulo III - Mortalidade e morbidade por acidente de trânsito e infrações de trânsito, Capítulo IV - Planejamento das operações de fiscalização, Capítulo V - Fiscalização fixa e móvel, Capítulo VI - Intercepção de veículos em locais fixos, Capítulo VII - Fiscalização de alcoolemia – Random Breath Testing (RBT), Capítulo