



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA DO DISTRITO FEDERAL

Conselho de Trânsito do Distrito Federal

Manifestação n.º 526/2023 - SSP/CONTRANDIFE

Assunto: Maio Amarelo 2023. Proposta de ação ao Contrandife.

Referência: Maio Amarelo 2023 (111788640)

Interessado: Conselho de Trânsito do Distrito Federal.

MAIO AMARELO 2023. NO TRÂNSITO, ESCOLHA A VIDA!

Alcoolemia. Sensação de impunidade. Adoção de gestões mitigadoras em face da (a) demora na aplicação da penalidade de suspensão e da (b) baixa fiscalização sobre o grupo de condutores apenados.

Proposição de metas estabelecidas pelo Conselho de Trânsito do Distrito Federal em coordenação com os órgãos de trânsito do Distrito Federal.

1. **MAIO AMARELO 2023**

Fora lançado em 02/05/2023 o movimento Maio Amarelo 2023, que possui neste ano o mensagem NO TRÂNSITO, ESCOLHA A VIDA! (111788640), definido na Resolução Contran nº 980/2022.

No décimo ano do movimento, o objetivo é incentivar e promover ações que chamem a atenção da sociedade para as questões da segurança viária.

O **Maio Amarelo** é um movimento internacional, apartidário, de conscientização para redução de acidentes de trânsito. Tem como objetivo chamar a atenção da população para o alto índice de mortes e feridos no trânsito no Brasil, e em todo o mundo e, assim, colocar em evidência o tema da **segurança no trânsito**. Além de mobilizar toda a nossa sociedade para disseminar conhecimento e trazer ações que garantam essa segurança para o cotidiano.

O movimento realça a importância da união de todos os setores e segmentos da sociedade para discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento, conscientizando todos para a segurança no trânsito, nas mais diferentes esferas, com o objetivo principal de salvar vidas. Portanto, busca envolver órgãos de todas esferas governamentais, empresas, entidades de classe, associações, academia, federações e sociedade civil organizada.

Iniciada pelo Observatório Nacional de Segurança Viária e Segurança Veicular, o movimento ganhou corpo e aceitação social, sendo há alguns anos promovido em parceria com a Secretaria Nacional de Trânsito.

O material da campanha 2023 está disponível na página eletrônica <https://www.onsv.org.br/maioamarelo/campanha-2023>, acessível de forma gratuita. **Todos os órgãos e entidades públicos e privados que se interessem pelo tema podem fazer uso do material (logos, banners e vídeos), incluindo nas mesmas a logomarca da instituição, ao lado dos principais patrocinadores:**

Todo material publicitário já está disponível nos canais do Observatório, dentro da página do Maio Amarelo (www.onsv.org.br), de forma gratuita e em diversos formatos para serem impressos, compartilhados fazendo a mensagem de segurança no trânsito desse ano, chegar para todos os brasileiros.

É fundamental que todos os parceiros do Movimento se utilizem desses conteúdos para que, em todo Brasil, haja uma única mensagem de segurança no trânsito em 2023. Quanto mais as

empresas, o poder público e as entidades engajadas usarem o mesmo material, mais forte reverbera a mesma mensagem educativa desse ano. **Lembrando que, todo conteúdo já tem um espaço específico para que o parceiro possa inserir sua logomarca, ratificando seu apoio ao Movimento.**

2. COMPETÊNCIA DO CONSELHO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro - CTB este Conselho de Trânsito possui as seguintes atribuições:

Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - elaborar normas no âmbito das respectivas competências;

III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;

IV - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;

V - julgar os recursos interpostos contra decisões:

a) das JARI;

b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica;

VI - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;

VII - (VETADO)

VIII - acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN;

IX - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios; e

X - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do art. 333.

XI - designar, em caso de recursos deferidos e na hipótese de reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores.

Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso V, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa.

Com efeito, **a participação ativa em ações durante o movimento Maio Amarelo está abarcada pelas atribuições, podendo e devendo o Contransdife acompanhar, coordenar e articular os órgãos de trânsito do Distrito Federal segundo o fim proposto na presente Manifestação.**

3. PROPOSTA DE AÇÃO AO CONTRANDIFE

Uma das principais ações do Contransdife é o julgamento em última instância dos processos administrativos que versem sobre infrações de trânsito. Por meio desses processos verifica-se a correção ou a confirmação das ações dos órgãos e agentes da autoridade de trânsito.

Sobre os prazos de tramitação do processos administrativos, o CTB sofreu recentemente as seguintes alterações:

Art. 282. Caso a defesa prévia seja indeferida ou não seja apresentada no prazo estabelecido, será aplicada a penalidade e expedida notificação ao proprietário do veículo ou ao infrator, por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure a ciência da imposição da penalidade. (Redação dada pela Lei nº 14.229, de 2021)

§ 1º A notificação devolvida por desatualização do endereço do proprietário do veículo ou por recusa em recebê-la será considerada válida para todos os efeitos. (Redação dada pela Lei nº 14.229, de 2021)

§ 2º A notificação a pessoal de missões diplomáticas, de repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais e de seus integrantes será remetida ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis e cobrança dos valores, no caso de multa.

§ 3º Sempre que a penalidade de multa for imposta a condutor, à exceção daquela de que trata o § 1º do art. 259, a notificação será encaminhada ao proprietário do veículo, responsável pelo seu pagamento.

§ 4º Da notificação deverá constar a data do término do prazo para apresentação de recurso pelo responsável pela infração, que não será inferior a trinta dias contados da data da notificação da penalidade. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

§ 5º No caso de penalidade de multa, a data estabelecida no parágrafo anterior será a data para o recolhimento de seu valor. (Incluído pela Lei nº 9.602, de 1998)

§ 6º O prazo para expedição das notificações das penalidades previstas no art. 256 deste Código é de 180 (cento e oitenta) dias ou, se houver interposição de defesa prévia, de 360 (trezentos e sessenta) dias, contado: (Redação dada pela Lei nº 14.229, de 2021)

I - no caso das penalidades previstas nos incisos I e II do caput do art. 256 deste Código, da data do cometimento da infração; (Incluído pela Lei nº 14.229, de 2021)

II - no caso das demais penalidades previstas no art. 256 deste Código, da conclusão do processo administrativo da penalidade que lhe der causa. (Incluído pela Lei nº 14.229, de 2021)

§ 6º-A. Para fins de aplicação do inciso I do § 6º deste artigo, no caso das autuações que não sejam em flagrante, o prazo será contado da data do conhecimento da infração pelo órgão de trânsito responsável pela aplicação da penalidade, na forma definida pelo Contran. (Incluído pela Lei nº 14.229, de 2021)

§ 7º O descumprimento dos prazos previstos no § 6º deste artigo implicará a decadência do direito de aplicar a respectiva penalidade. (Redação dada pela Lei nº 14.229, de 2021)

§ 8º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 14.304, de 2022) (Vigência)

3.1. **A importância da penalidade de suspensão do direito de dirigir:**

O sistema de medidas punitivas estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro fora estabelecido considerando o potencial da infração gerar danos à segurança viária, com a respectiva cominação de pontos que, quando alcançados, impõem a penalidade de suspensão do direito de dirigir. Além dessa forma, algumas infrações foram alçadas ao patamar de autossuspensivas, pois uma vez cometidas impõem a aplicação da referida penalidade, independente da quantidade pontos do condutor. É neste segundo grupo que estão as penalidade dos arts. 165 e 165-A do CTB, dentre outras, merecedoras da atenção especial deste Conselho em razão do elevado risco de sinistros de trânsito, geradores de lesões e mortes, sobretudo dos jovens no auge da capacidade laborativa.

Vejamos a previsão escalada de penalidades no CTB:

Art. 256. A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

I - advertência por escrito;

II - multa;

III - suspensão do direito de dirigir;

IV - (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Nesse contexto, cabe destacar que o uso e a **dependência do transporte individual motorizado** nos deslocamentos das pessoas deve ser considerado como vetor de grande importância para a dissuasão e repressão ao desrespeito às normas de circulação e conduta. Sobre esse aspecto cito as seguintes considerações:

A segurança viária está diretamente influenciada pela preponderância do uso do transporte individual motorizado. Em que pesem os esforços legislativos para que a mobilidade urbana se utilize de outros meios de transportes, os indicadores da indústria automotiva nacional apontam que, no Brasil, o transporte individual motorizado continuará sendo o principal meio de transporte da população por muitos anos. Nesse cenário, a busca por maior segurança e eficiência nos deslocamentos de pessoas e objetos deve considerar a **relação automóvel-normas-condutor como pedra fundamental para se alcançar o direito ao trânsito seguro.**

Em seu clássico livro "Fé em Deus e pé na tábua", o sociólogo Roberto da Matta expõe traços históricos e culturais que levaram ao uso do transporte individual no Brasil. Segundo o autor, o automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e dos palanquins. Analisando o tema sob o ponto de vista sociológico, Da Matta afirma que preferimos formas verticalizadas de relacionamento social, em que o ápice (ou centro) seja bem claro e até mesmo insofismável. Em outras palavras, sabemos bem quem manda, ou quem é o patrão, como dita a norma aristocrática que permeia nosso sistema social de cabo a rabo. Consequentemente, segue o autor, temos problemas com estilos nos quais os laços sociais ou as situações estejam fundados na horizontalidade, cuja expressão mais clara é a igualdade de todos perante uns aos outros ou a alguma coisa. Nesse sentido, a preferência por formas individualizadas de transporte apresenta um dilema e mostra um retrocesso. Por um lado, apresenta uma regressão, porque tivemos o bonde e o trem como instrumentos de deslocamento coletivo rotineiro e eficiente. Por outro, em meados do século XX, a onda desenvolvimentista permitiu-nos os delírios de sermos donos de um carro como coroamento do sucesso individual.

Dada a cultura do automóvel, oriunda de uma política de transporte rodoviarista, atrelando o resultado de conquistas e evoluções pessoais à aquisição de automóveis cada vez mais modernos e robustos, alimentada pela falta de transporte público coletivo eficiente, acreditamos que algumas gerações serão necessárias para o trabalhador brasileiro deixar de sonhar com o carro novo e para o jovem brasileiro deixar de aguardar ansiosamente pela maioria para possuir a Carteira Nacional de Habilitação e, assim, conquistar a liberdade moderna, decorrente da sua formação orgânica-cultural entre cabeça, tronco e rodas.

.....
Partindo da constatação de uso do transporte individual motorizado como a principal forma de locomoção em nossa sociedade, atrelada à ausência de transporte público eficiente, temos duas variáveis não modificadas que constituem o poder reforçador da imensa dependência do ato de dirigir para realização das atividades cotidianas das pessoas, tais como ir ao trabalho, levar os filhos à escola, realizar consultas médicas etc.

(Magalhães, Arthur H. A. Medidas Punitivas no Trânsito e Análise Comportamental do Direito. Ed. Juruá, 2022. P. 23-25; 98-99)

Com efeito, se há dependência, a obtenção e a manutenção da Carteira Nacional de Habilitação deve ser cercada de cuidados, os quais objetivam ao fim a segurança viária de todos. Embora a nomenclatura utilizada no CTB seja "direito de dirigir" trata-se, na verdade, de licença para conduzir veículo, sujeita aos diversos regramentos impostos pelo poder de polícia estatal.

Neste contexto, acrescento que o valor pecuniário da penalidade de multa (R\$2.934,70, parcelável em 10 vezes no cartão de crédito) não possui **isoladamente** o efeito de modificar o comportamento, devendo ser acompanhada pela célere aplicação da penalidade de suspensão, a qual possui grande potencial de modificar o comportamento dos condutores que insistem em dirigir após o consumo de álcool, uma vez que **o impedimento de dirigir veículo pelo período de 12 meses é extremamente danoso ao interesse do condutor, eis que perderá o meio de transporte privado e dependerá de outros meios para cumprir os compromissos cotidianos. Sem muitas alternativas para realizar os deslocamentos, os condutores podem voltar a dirigir no período da suspensão, merecendo por isso maior atenção das equipes de fiscalização dos órgãos de trânsito para que a medida punitiva gere o efeito almejado.**

Contudo, por se tratar de penalidade que é levada a termo por conduta omissiva (deixar de dirigir) é extremamente necessário fiscalizar se o apenado não está dirigindo pelo prazo estipulado, a fim de gerar eventuais atos repressivos (arts. 165, II e 310 do CTB) e a dissuasão àqueles que tencionavam seus atos para a conduta indevida.

3.2. **A sensação de impunidade em relação à alcoolemia:**

Dito isso, temos que um dos problemas centrais relacionados à alcoolemia está na **sensação de impunidade**, haja vista que a legislação prevê medidas punitivas no âmbito administrativo e criminal, bem como amplos meios de prova válidos para a constatação da infração e do crime de trânsito previstos no Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

No âmbito administrativo, os infratores estão sujeitos às penalidades de multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 meses (art. 165 do CTB). No âmbito criminal, a pena é de detenção, de seis meses a três anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor (art. 306 do CTB). Há ainda a punição pela recusa a submissão ao teste do etilômetro, equipamento largamente utilizado pelas equipes de fiscalização dos órgãos de trânsito para a comprovação ou não da ingestão de bebida alcoólica por parte do condutor (art. 165-A do CTB), com as mesmas penalidades administrativa do art. 165.

Havendo a previsão de punições severas e amplos meios de prova, bem como a existência de equipes de fiscalização dos órgãos de trânsito atuantes na segurança viária do Distrito Federal, **questiona-se: porque os condutores ainda insistem em dirigir após o consumo de bebida alcoólica?**

Com princípio basilar da administração pública, a eficiência na aplicação do poder de polícia - levado a termo pela fiscalização de trânsito, está relacionado, dentre outros aspectos, com a celeridade na aplicação das medidas punitivas, quando necessárias. A aplicação de punições distantes no tempo do cometimento da infração não gera o efeito dissuasório e repressivo esperado das normas de trânsito, eis que possuem baixo efeito de alteração do comportamento humano. Em outras palavras, punições tardias não são punições.

Desta feita, **os fatores que geram a sensação de impunidade estão atrelados a (a) demora na aplicação da penalidade de suspensão e na (b) baixa fiscalização sobre o grupo de condutores apenados.** Em outras palavras, entendo que é necessário adotar gestões para **reduzir o tempo entre o cometimento da infração e aplicação da suspensão do direito de dirigir e, após aplicada, fiscalizar o grupo de condutores suspensos para aferir o cumprimento da penalidade.**

A suspensão do direito de dirigir é disciplinada da seguinte forma no CTB:

Art. 261. A penalidade de suspensão do direito de dirigir será imposta nos seguintes casos: (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

I - sempre que, conforme a pontuação prevista no art. 259 deste Código, o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a seguinte contagem de pontos: (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

a) 20 (vinte) pontos, caso constem 2 (duas) ou mais infrações gravíssimas na pontuação; (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

b) 30 (trinta) pontos, caso conste 1 (uma) infração gravíssima na pontuação; (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

c) 40 (quarenta) pontos, caso não conste nenhuma infração gravíssima na pontuação; (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

II - por transgressão às normas estabelecidas neste Código, cujas infrações preveem, de forma específica, a penalidade de suspensão do direito de dirigir. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

III - (VETADO). (Incluído pela Lei nº 14.304, de 2022) (Vigência)

§ 1º Os prazos para aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir são os seguintes: (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

I - no caso do inciso I do caput: de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) meses a 2 (dois) anos; (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

II - no caso do inciso II do caput: de 2 (dois) a 8 (oito) meses, exceto para as infrações com prazo descrito no dispositivo infracional, e, no caso de reincidência no período de 12 (doze) meses, de 8 (oito) a 18 (dezoito) meses, respeitado o disposto no inciso II do art. 263. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

III - (VETADO). (Incluído pela Lei nº 14.304, de 2022) (Vigência)

§ 2º Quando ocorrer a suspensão do direito de dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação será devolvida a seu titular imediatamente após cumprida a penalidade e o curso de reciclagem.

§ 3º A imposição da penalidade de suspensão do direito de dirigir elimina a quantidade de pontos computados, prevista no inciso I do caput ou no § 5º deste artigo, para fins de contagem subsequente. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

§ 4º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 5º No caso do condutor que exerce atividade remunerada ao veículo, a penalidade de suspensão do direito de dirigir de que trata o caput deste artigo será imposta quando o infrator atingir o limite de pontos previsto na alínea c do inciso I do caput deste artigo, independentemente da natureza das infrações cometidas, facultado a ele participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de 12 (doze) meses, atingir 30 (trinta) pontos, conforme regulamentação do Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

§ 6º Concluído o curso de reciclagem previsto no § 5º, o condutor terá eliminados os pontos que lhe tiverem sido atribuídos, para fins de contagem subsequente. (Incluído pela Lei nº 13.154, de

2015)

§ 7º O motorista que optar pelo curso previsto no § 5º não poderá fazer nova opção no período de 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 8º A pessoa jurídica concessionária ou permissionária de serviço público tem o direito de ser informada dos pontos atribuídos, na forma do art. 259, aos motoristas que integrem seu quadro funcional, exercendo atividade remunerada ao volante, na forma que dispuser o Contran. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)

§ 9º Incurrerá na infração prevista no inciso II do art. 162 o condutor que, notificado da penalidade de que trata este artigo, dirigir veículo automotor em via pública. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir a que se refere o inciso II do caput deste artigo deverá ser instaurado concomitantemente ao processo de aplicação da penalidade de multa, e ambos serão de competência do órgão ou entidade responsável pela aplicação da multa, na forma definida pelo Contran. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

§ 11. O Contran regulamentará as disposições deste artigo.

A regulamentação em vigor sobre a aplicação da penalidade de suspensão está disciplinada na Resolução Contran nº 723/2018, com alterações promovidas pela Resolução Contran nº 844/2021.

3.3. **A segurança viária no Plano Estratégico do Distrito Federal e no Plano Distrital de Segurança Pública e Defesa Social:**

Cabe destacar que as metas propostas no item 3.4. desta Manifestação encontram-se previstas no Plano Estratégico do Distrito Federal (112040044), o qual apresenta um conjunto de iniciativas e metas que projetam o Distrito Federal de 2019 a 2060. Elaborado a partir de oito eixos temáticos, com a definição de batalhas, resultados-chave, iniciativas e tendências, que metodologicamente os compõem, os eixos temáticos do Plano estão divididos em: Gestão e Estratégia, Saúde, Segurança, Educação, Desenvolvimento Econômico, Desenvolvimento Social, Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente.

No Eixo da Segurança, a melhoria na prevenção e na pronta resposta das forças de segurança são desafios para a manutenção da incolumidade das pessoas e do patrimônio, além de reduzir os índices de acidentes de trânsito, ao passo em que espera-se reduzir em 10% o índice de mortes no trânsito findo sua vigência, **por meio das seguintes iniciativas** (p. 169):

- Intensificação da fiscalização de alcoolemia - **Operação Lei Seca**
- **Intensificação da retirada de circulação dos infratores contumazes - Operações Pontos pela Vida**
- Intensificação da retirada de circulação de veículos com valores elevados de débitos no cadastro - **Operação PDI**

Por sua vez, o Plano Distrital de Segurança Pública e Defesa Social, aprovado pelo [Decreto n.º 42.831, de 17 de dezembro de 2021](#), é ferramenta integrativa que possibilita o direcionamento para o cumprimento dos objetivos legais e estratégicos que conduzirão os órgãos e entidades públicas do Distrito Federal, juntamente com os demais instrumentos de planejamento da segurança pública.

Dentre os instrumentos de planejamento que serviram como insumo para a elaboração da PDISP, a análise de tendência trazida pelo Plano Estratégico do Distrito Federal (2019-2060) merece destaque. Foram apresentadas sete tendências de futuro relacionadas à área de segurança pública, envolvendo distintas esferas e temáticas que apresentam influência sobre a consecução de políticas públicas de segurança e políticas de segurança pública. **A quarta tendência versa sobre a redução da criminalidade violenta letal intencional e da criminalidade violenta letal (mortes no trânsito)**, ao passo que possui uma estreita consonância com a redução do consumo de álcool e do uso de substâncias ilícitas por motoristas, em especial pelos mais jovens.

O PDISP estabelece as dimensões macroestratégicas, os objetivos, as iniciativas, as diretrizes e as metas gerais que serão adotadas pelos próximos 10 anos. Assim, foram estabelecidas as seguintes dimensões, associadas aos seus respectivos objetivos listados no art. 5º da [Lei Distrital n.º 6.456, de 26 de dezembro de 2019](#).

Art. 5º São dimensões do Plano Distrital de Segurança Pública e Defesa Social - PDISP:

I - Segurança e Cidadania;

II - Enfrentamento Qualificado à Criminalidade;

III - Prevenção da Incolumidade;

IV - Racionalização do Sistema Penitenciário;

V - Melhoria de Atendimento ao Cidadão;

VI - Integração 360;

VII - Governança e Transparência.

VIII - Reparcelhamento dos Órgãos de Segurança;

IX - Gestão Qualificada de Pessoas e Conhecimento; e

X - Gestão dos Recursos Financeiros.

Na dimensão da Prevenção da Incolumidade possui dentre seus objetivos a **promoção de um trânsito seguro**, a partir da implementação de estratégias de gestão, educação e fluidez no trânsito, conforme apresentado na tabela abaixo:

DIMENSÃO	OBJETIVOS	ESTRATÉGIAS		INICIATIVAS	SSP	PMDF	CBMDF	PCDF	DETRAN	CM	SEAPE	
Prevenção da Incolumidade (PI)	Otimizar as ações de Defesa Civil	Fortalecimento da defesa civil	in01PI	Atualização do mapeamento das áreas de risco do Distrito Federal	E							
			in02PI	Aumentar a rede de atuação da Defesa Civil	E							
			in03PI	Aperfeiçoamento do plano	E							
	Modernizar as ações de Bombeiro Militar	Realização da prevenção e investigação de incêndio nos padrões internacionais	in04PI	Otimização do processo de aprovação de projetos de instalação contra incêndio e pânico			E					
			in05PI	Promoção do gerenciamento de trânsito para viaturas de emergência de grande porte	C		P		E			
	Aprimorar as ações de proteção do meio ambiente	Fortalecimento da prevenção, proteção e fiscalização de crimes ambientais	in06PI	IPRE	E	E	E	E				
			in07PI	Diminuição do tráfico de animais, de incêndios, de acidentes, do mau uso do solo, dos danos à fauna, à flora e a biodiversidade	C	P/E	P/E	P/E				
	Promover um trânsito seguro	Aprimoramento da gestão, educação e fluidez do trânsito	in08PI	Melhoria da sinalização das vias urbanas do Distrito Federal e da tecnologia na fiscalização				P	C/E			
			in09PI	Intensificar a retirada de circulação dos infratores contumazes, dos		E			E			

			veículos com valores elevados de débito e abandonados							
			in10PI	Enfrentamento da alcoolemia no trânsito		E			E	
			in11PI	Ações visando reduzir a poluição sonora no trânsito					E	
	Aprimorar as ações de segurança pública em grandes eventos	Aprimoramento do planejamento e gestão de grandes eventos	in12PI	IPRE	C/E	P/E	P	P	P	
CICLO DE IMPLEMENTAÇÃO	NÃO CONTÍNUA*	ATENÇÃO CONTÍNUA**	LEGENDA							
1º ano - Primeiro biênio (ano 1)		in07PI; in08PI; in10PI	*A iniciativa é considerada concluída com a entrega do escopo da ação ou projeto relacionado dentro do ciclo do biênio estabelecido. ** Iniciativa de atenção contínua. No ciclo referido, deve ser entregue um escopo de projeto ou ação definido para a iniciativa, sendo para cada próximo ciclo definido um novo escopo e meta.							
2º ano - Primeiro biênio (ano 2)		in01PI; in03PI; in09PI; in12PI	Os prazos previstos para as iniciativas podem antecipados a qualquer tempo. Considerando que todas as iniciativas estão previstas para início até o terceiro biênio, para o quarto e quinto ciclos do plano decenal, serão tratadas as iniciativas de atenção contínua e as iniciativas identificadas por conta da revisão do PDISP.							
1º ano - Segundo biênio (ano 3)	in02PI; in05PI		Para distribuição de responsabilidades na execução do plano, cada iniciativa vinculará um ou mais órgãos de segurança, conforme a natureza da estratégia ou da iniciativa, nos seguintes termos:							
2º ano - Segundo biênio (ano 4)	in06PI	in04PI	<ul style="list-style-type: none"> Nas iniciativas em que o órgão de segurança pública é indicado com a letra C, este será responsável pela coordenação; Nas iniciativas em que o órgão de segurança pública é indicado em a letra P, este será participante, contribuindo no âmbito de suas atribuições; Nas iniciativas em que o órgão de segurança pública é indicado em a letra E, este executará os projetos ou ações de maneira autônoma, apenas prestando informações sobre os avanços e metas cumpridas para a SSP/DF. Nos casos de órgãos com as letras P/E, para cada início de ciclo de implementação bienal, será definido se haverá uma iniciativa única e, em caso negativo, cada órgão executará sua própria iniciativa naquele ciclo. 							
Terceiro biênio (ano 5 e 6)	in11PI									

3.4. Estabelecimento de metas:

Considerando o objetivo do Maio Amarelo, tendo em vista as atribuições deste Conselho, bem como os fundamentos apresentados nesta Manifestação e nas iniciativas e estratégias contidas nos Planos Estratégico do Distrito Federal e Distrital de Segurança Pública e Defesa Social, proponho a **articulação** com o Departamento de Trânsito do Distrito Federal - Detran/DF e o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF para o **estabelecimento das seguintes metas:**

1. Julgamento de todos os recursos interpostos em face das infrações de trânsito previstas no arts. 165, 165-A, 165-B, 170, 173, 174, 175, 176, 191, 210, 218, inciso III, 244, inciso V e 253-A do CTB, aplicadas entre os dias 01 e 31 de maio de 2023, em todas as instâncias administrativas, **até 31/10/2023**.
2. Aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir das infrações descritas na meta 1 até **31/12/2023**.

3. Cruzamento de informações no banco de dados dos órgãos de trânsito do Distrito Federal a fim de identificar os veículos que são de propriedade ou foram conduzidos nos últimos seis meses pelos condutores atingidos pela meta 2.

4. Monitoramento e fiscalização dos condutores atingidos pela meta 2 a partir dos dados obtidos pela meta 3 entre 01/01/2024 e 30/04/2024, via sistema eletrônico OCR instalados nos equipamentos verificadores de velocidade.

5. Elaboração de relatório das ações por parte dos órgãos de trânsito sobre os resultados obtidos na aplicação das metas 1, 2, 3 e 4 para entrega ao Contrandife até 10 de maio de 2024 para análise e deliberação durante o movimento Maio Amarelo de 2024.

6. Análise das meta 5 pelo Contrandife entre os dias 11 e 20 de maio de 2024 para a reaplicação da meta 1 no mês de maio de 2024, com os ajustes que os dados empíricos indicarem, seguida das demais metas em formato cíclico.

4. RECOMENDAÇÕES

4.1. Encaminhamento da presente manifestação ao **Detran/DF e DER/DF** para análise sobre a **viabilidade da proposta**, adotando gestões perante os respectivos dirigentes máximos visando o acolhimento das metas propostas, bem como solicitando a disponibilidade de **agenda** para reuniões bilaterais entre este Conselho e o órgão de trânsito.

4.2. Encaminhamento da presente manifestação ao **Senhor Secretário de Segurança Pública do Distrito Federal**, via Gabinete, para conhecimento e acompanhamento da demanda.

4.3. Após as considerações dos órgãos de trânsito e caso constatada a viabilidade técnica da proposta, encaminhamento à **Câmara Legislativa do Distrito Federal** e ao **Ministério Pública do Distrito Federal e Territórios** para conhecimento e acompanhamento das ações.

É a manifestação.

ARTHUR HENRIQUE ASSUNÇÃO MAGALHÃES

Conselheiro CONTRANDIFE - Notório Saber em Trânsito



Documento assinado eletronicamente por **ARTHUR HENRIQUE ASSUNÇÃO MAGALHÃES - Matr.1698077-8, Conselheiro(a) Titular**, em 08/05/2023, às 16:27, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **111789903** código CRC= **5244C382**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

STRC Trecho 1 Conjunto B Lotes 1/8 Zona Industrial SIA DF - Bairro Setro de Industria - CEP 71225-512 - DF