

## CAPÍTULO 6

# ASPECTOS CONTRIBUINTES NO AUMENTO DO NÚMERO DE MOTOS, DE ACIDENTES, DE INTERNAÇÕES HOSPITALARES, DE MORTES, DE CRIMES E CONTRAVENÇÕES ENVOLVENDO SEUS CONDUTORES EM ESTRADAS DA ZONA RURAL NO ESTADO DA PARAIBA E NO PAIS

*Data de aceite: 02/01/2024*

### **Jose Crispiniano Feitosa Filho**

Advogado. Prof. Dr. DSER/CCAQ/UFPB.

Areia-Pariba

### **Breno Wanderley Segundo**

Prof. Dr FACISA. Campina Grande-PB

### **Alizandra Leite Santos**

Bacharela em Direito. Condomínio Porto

Ventura. João Pessoa-PB

Parte da Monografia exigida como requisito para a Conclusão do Bacharelado em Direito pela Faculdade de Ciências Sociais Aplicada de Campina Grande-PB-FACISA pelo primeiro autor e intitulada "ACIDENTES, CONTRAVENÇÕES E CRIMES ENVOLVENDO MOTOS NO MEIO RURAL; ESTUDO DE UM CASO REAL DE ACIDENTES COM VITIMA FATAL, DA FASE DO INQUÉRITO POLICIAL ATÉ A APELAÇÃO" sendo o Projeto registrado na PLATAFORMA BRASIL, sob número: 28304114.8.0000.5175, obtendo parecer favorável em 18/03/2014 após análise e aprovação pelo Colegiado do CEP/ CESED.

**RESUMO:** O meio rural passou por mudança com relação ao uso de motos substituindo a montaria a cavalo, graças às facilidades de aquisição delas e que hoje tornou-se sonho de consumo de muitos

jovens. Também cresceram os acidentes, os crimes e as contravenções envolvendo seus condutores; muitos deles de menor idade e sem habilitação, principalmente nas estradas da zona rural de todo o país. Às autoridades de trânsito pouco podem fazer em coibir esses problemas dado ao número de usuários em detrimento ao de fiscalizadores. Também contribuem leis de cunho eleitoreiros que incentivam a aquisição e o uso delas em detrimento a redução dos problemas. Essa pesquisa teve como objetivo estudar causas, efeitos e os consequentes aumento do número de motos em circulação, dos acidentes, das internações, das mortes dos crimes e das contravenções envolvendo condutores de motos, principalmente em estradas da Zona Rural do Estado da Paraíba bem com propor soluções viáveis que possam contribuir na redução desses problemas. Dentre elas destacam-se: adoção de Políticas Sociais de esclarecimento por parte do Poder Público indicando os riscos e as consequências desse meio de transporte principalmente às crianças nas escolas da Zona Rural e a observância e acato das leis do trânsito aos demais da sociedade.

**PALAVRAS-CHAVE:** Acidentes envolvendo motos; Contravenções; Crimes; Falta de

## CONTRIBUTING ASPECTS IN THE INCREASE IN THE NUMBER OF MOTORCYCLES, OF ACCIDENTS, OF HOSPITAL ADMISSIONS, DEATHS, CRIMES AND MISTAKES INVOLVING DRIVERS ON ROADS IN RURAL AREA IN THE STATE OF PARAÍBA AND IN THE COUNTRY

**ABSTRACT:** The rural environment has undergone a change in relation to the use of motorcycles, replacing riding on horseback, thanks to the ease of acquiring them and which today has become a dream of consumption for many young people. Accidents, crimes and misdemeanors involving drivers also increased; many of them underage and without a license, mainly on roads in rural areas across the country. Traffic authorities can do little to curb these problems given the number of users to the detriment of inspectors. Electoral laws also contribute that encourage the acquisition and use of them to the detriment of reducing problems. This research aimed to study causes, effects and the consequent increase in the number of motorcycles in circulation, accidents, hospitalizations, deaths from crimes and misdemeanors involving motorcycle drivers, mainly on roads in the Rural Zone of the State of Paraíba, as well as propose viable solutions that can contribute to the reduction of these problems. Among them are: adoption of Social Policies of clarification by the Public Power indicating the risks and consequences of this means of transport, mainly for children in schools in the Rural Area and the observance and compliance with traffic laws to the rest of society.

**KEYWORDS:** Accidents involving motorcycles; Misdemeanors; Crimes; Lack of Inspection; Social Policies of Enlightenment.

### INTRODUÇÃO.

O transporte e às estradas no meio rural são instrumentos facilitadores da locomoção do homem do campo que antes só existiam como meio de transporte a montaria em burros ou a cavalos. Depois vieram às carroças e os carros de bois. Posteriormente surgiram os automóveis como os famosos “Jeeps” e as “Rurais”; trazendo inúmeros benefícios na locomoção até as cidades e vizinhanças do homem do campo juntamente com sua família.

Ultimamente surgiram as motos e as famílias rurais estão utilizando cada vez mais esse meio de transporte nos seus afazeres e lazer. Em qualquer cidade do interior, principalmente nas estradas da zona rural é comum se constatar famílias inteiras sendo conduzidas em motos. Poucos dessas pessoas usam capacetes ou outro qualquer instrumento recomendado de segurança. Também poucas são as pessoas condutoras de motos na Zona Rural que possuem Habilitação para tal condução, principalmente conduzidas por crianças e por adolescentes nas estradas rurais de todo País.

Segundo informações apresentadas por Cristaldo (2012), “o crescimento dos gastos acompanha o aumento das internações que passou de 39.480 para 77.113 hospitalizados no período”. Acrescenta ainda essa autora que segundo dados fornecidos pelo Ministério da Saúde: “o número de mortes por esse tipo de acidente aumentou 21% nos últimos

anos. De 8898 motociclistas em 2008 para 10.825 óbitos em 2010, onde os jovens são as principais vítimas pois cerca de 40% dos óbitos estão entre a faixa etária de 20 a 29 anos e o percentual chega a 88% na faixa etária de 15 a 49 anos”.

A polícia e os órgãos públicos ligados ao trânsito por mais que atuem e se preocupem em coibir tais absurdos pouco ou quase nada pode fazer; principalmente considerando às estradas das Zona Rural dada a falta ou pouca fiscalização devido aos pouco número de agentes fiscalizadores em comparação aos números crescente de moto e de condutores muitos deles crianças e sem habilitação.

Dados de acidentes recente envolvendo motos e seus custos avaliados posteriores ao período em que essa pesquisa foi realizada indicam segundo Nery (2021) **“que dados oficiais apurados pela Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego) que: “estima que só nos sete primeiros meses de 2021 o número de internações pelo SUS crescerem 14,3% e tendo-se registrado o número de 71.344 ocorrência que além dos danos que podem ser irreversíveis foram gastos o montante equivalente a 107,9 milhões para tratar os motociclistas que sofreram traumas entre janeiro e julho de 2021”** (Grifo nosso)

Com o aumento do número de motos circulando nas e estradas das zonas rural muitos condutores são envolvidos em acidentes; na maioria nos finais de semana e durante o período noturno.

De acordo com dados da Seguradora Líder que administra o Seguro DPVAT, a motocicleta foi o veículo com o maior número de acidentes no ano de 2017. Apesar de representar apenas 27% da frota nacional, concentrou 74% das indenizações. De janeiro a setembro de 2018 já são quase 180 mil acidentes envolvendo as motos.

Pesquisa conduzidas por Cavalcante et al. (2020) indicam que “a zona urbana foi prevalente no número de acidentes registrados e segundo esses autores podendo este fato estar associado ao processo de industrialização do país que provoca mobilidade de parte da população da zona rural para a urbana” Segundo esses autores Os acidentes ocorridos no final de semana e no turno da noite foram prevalentes na pesquisa delas e que podem estar segundo elas relacionadas a fatores como a ocorrência de eventos festivos, comumente associado a ingestão de bebidas alcoólicas, excesso de velocidade e diminuição da fiscalização nesse período. Acrescentam que o turno noturno possui menor visibilidade devido a menor iluminação e pode se4re a fadiga e sonolência noturna decorrente da sobrecarga de trabalho dos condutores”. Acrescentam ainda esses autores que “com relação a Zona Urbana Rural foram prevalentes os acidentes durante a semana, o que segundo esses autores essa associação pode estar relacionada ao elevado quantitativo de transportes individuais circulante nas vias e ao frequente deslocamento casa-trabalho dos condutores. Com relação a Zona Rural “a associação foi significativa para os acidentes mais prevalentes durante o final de semana com ingestão de bebidas alcoólicas, maior número de eventos festivos e excesso de velocidade dos condutores”.

Lamentavelmente a imprudência dos condutores desses veículos de duas rodas é a principal causa dos acidentes, mesmo as estatísticas apontando os riscos existentes, eles são simplesmente ignorados. Além disso, diversos fatores contribuem para os acidentes, como pressa, necessidades relacionadas ao trabalho, facilidade na locomoção, impaciência, adrenalina etc.

Que tráfego por estradas de Zona Rural normalmente nos finais de semana depara-se com família inteiras sendo elas transportadas numa única moto sem uso de capacetes ou quaisquer outros instrumentos de uso obrigatório pelo Código de Trânsito brasileiro. O mesmo ocorre com jovens empinando suas motos o que esse ato constitui uma Contravenção Penal e o Código de Trânsito Brasileiro prevê sanções administrativas e Penais em decorrência de atos apreensão do veículo, sem excluir a possibilidade de se atribuir responsabilidade civil a depender do caso concreto.

O art. 244, III, do CTB estabelece que conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda é infração de natureza gravíssima, 7 pontos, multa de R\$ 293,47, suspensão do direito de dirigir pelo período de dois a oito meses e recolhimento do documento de habilitação.

Se o condutor estiver fazendo malabarismo ou equilibrando-se em apenas uma roda em evento organizado ou competição esportiva na via, sem permissão, a infração se dá no art. 174 do CTB ou se o condutor estiver demonstrando ou exibindo manobra perigosa com o propósito de atrair atenção/exibir-se, então o enquadramento será no art. 175 do Código de Trânsito. Nos dois casos a infração é gravíssima, serão registrados os mesmos 7 pontos, também existe a previsão da suspensão do direito de dirigir, do recolhimento do documento de habilitação e a remoção do veículo, mas o valor da multa é de R\$ 2.934,70.

**O Art. 3.º** do Lei Decreto-lei n.º 3.688, de 3 de outubro de 1941 que trata das *Contravenções Penais assim estabelece: “Para a existência da contravenção, basta a ação ou omissão voluntária. Deve-se, todavia, ter em conta o dolo ou a culpa, se a lei faz depender, de um ou de outra, qualquer efeito jurídico”.* (Grifo nosso).

**O Art. 4.º** do Lei Decreto-lei n.º 3.688, de 3 de outubro de 1941 assim estabelece: *“Não é punível a tentativa de contravenção”.* (Grifo nosso).

Já **Art. 5.º** desse mesmo Decreto estabelece: As penas principais são: I – prisão simples; II – multa.

Por sua o **Art. 6.º** desse mesmo decreto preconiza: “A pena de prisão simples deve ser cumprida, sem rigor penitenciário, em estabelecimento especial ou seção especial de prisão comum, em regime semi-aberto ou aberto. (Redação dada pela Lei n.º 6.416, de 24.5.1977)

§ 1.º O condenado a pena de prisão simples fica sempre separado dos condenados a pena de reclusão ou de detenção.

§ 2.º O trabalho é facultativo, se a pena aplicada, não excede a quinze dias.

Esse abrandamento da Pena pode contribuir de maneira enfática nas muitas

contravenções e crimes envolvendo condutores de motos levadas à impunidade aos seus infratores.

Especificamente no Estado da Paraíba, o Governo do Estado, em vez de se preocupar em dar maior ênfase no sentido de coibir uso de motos irregulares e/ou com seus emplacements atrasados cria **leis de cunho eminentemente eleitoreiras** que isentam essas infrações, a exemplo da Lei nº 7.655 de 10 de setembro de 2004 que concede anistia aos débitos dos agricultores proprietários de motocicletas e motonetas: No seu art. 1º assim estabelece:

***“Art. 1º. Ficam anistiados os débitos dos benefícios instituídos no art. 10 da Lei no 7571/2004, inerente ao Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores -IPVA, Taxas de Prevenção Contra Incêndio e Salvamento e Taxa de Serviços Sobre o Licenciamento Anual referente aos exercícios anteriores a 31 de dezembro de 2003. No seu §1º. Os agricultores beneficiados no Caput deste artigo só poderão transferir o veículo após 12(doze) meses contados a partir da data do licenciamento”. (Grifo nosso)***

Também a Lei no 7571 /2004 concede isenção de Impostos sobre a Propriedade de Veículos (IPVA) aos agricultores. Em seu artigo 1º, preconiza:

***“Art. 1º. Ficam isentos do pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores( IPVA) e de taxas de serviços sobre o licenciamento anual, exceto Seguro Obrigatório e multas decorrentes de infrações de trânsito os proprietários( pessoas físicas) de motocicletas e de motonetas nacionais, com até 200( duzentas) cilindradas, destinadas ao uso exclusivo do adquirente na atividade agrícola, a tricycle para uso de portadores de deficiência no âmbito do Estado da Paraíba, limitada a propriedade de um veículo por beneficiário”. (Grifo nosso)***

Essa facilidade para o licenciamento das motos com emplacements atrasados juntamente com as facilidades de financiamento e com preços reduzidos fazem com que haja a cada ano a multiplicação do número dessas motos circulando nas vias urbanas e nas estradas das zonas rurais da Paraíba. Com o aumento no número delas veem paralelo também o aumento do número de acidentes, de mortes, de internações, de crimes e de contravenções envolvendo seus condutores.

Segundo a Patrulha Rural (2013), em João Pessoa, o número de motocicletas passou de 1'2.422, no ano de 2000 para o número de 93.560 em 2011 o que equivale a um aumento de 653%. Já em Campina Grande no ano de 2000 estavam registrados o número de 2.795 motocicletas e em 2011 o número passou para 62.725 com crescimento de 390%.

Com relação aos crimes cometidos no Estado da Paraíba com uso de motocicletas segundo à Patrulha Rural (2013) foi “recuperada uma moto que havia sido roubada na quarta feira dia 07 de março de 2013 por volta de meio dia na avenida Canal em Campina Grande. Esse veículo foi utilizado num assalto a uma unidade bancária na Cidade de Queimada e foi abandonada em seguida”. Acrescenta ainda essa reportagem que “a necessidade de qualificar e reforçar o aparato de segurança nas áreas fora das cidades , a Polícia Militar

do Estado criou o **Patrulhamento Rural Comunitário**, cuja missão é “**dar tranquilidade aos moradores do campo**”. Acrescenta que: “**a Patrulha Rural Comunitária tem por finalidade servir como elo entre as comunidades da Zona Rural e a Polícia Militar, cuja missão é combater a violência nessa área, mas também, são treinados para interagir com o homem do campo, sendo seu referencial de cidadania**”. (Grifo nosso)

Essa pesquisa teve como objetivo estudar causas, efeitos e consequências do aumento do número de motos em circulação, dos acidentes, das internações. dos crimes e das contravenções envolvendo condutores de motos, principalmente em estradas da Zona Rural do Estado da Paraíba bem com propor soluções viáveis que possam contribuir na redução desses problemas.

## **MATERIAL E MÉTODO**

O Projeto Principal que originou a Monografia exigida como requisito para a Conclusão do Bacharelado em Direito pela Faculdade de Ciências Sociais Aplicada de Campina Grande-PB-FACISA defendida pelo primeiro autor foi intitulada “ACIDENTES, CONTRAVENÇÕES E CRIMES ENVOLVENDO MOTOS NO MEIO RURAL; ESTUDO DE UM CASO REAL DE ACIDENTES COM VITIMA FATAL, DA FASE DO INQUÉRITO POLICIAL ATÉ A APELAÇÃO” sendo o Projeto registrado na PLATAFORMA BRASIL, sob o número: 28304114.8.0000.5175, e obteve parecer favorável em 18/03/2014 após análise do colegiado do CEP/CESED..

O artigo foi realizado através de análise de pesquisas bibliográficas de dados publicados em Revistas e Jornais televisionados tratando de números de acidentes, de mortes, de internações hospitalares, das contravenções, dos crimes e dos custos hospitalares devidos aos condutores de motos tomando-se, principalmente tomado como referência nas estradas da zona rural de uma cidade do interior do Estado da Paraíba e do País.

Acrescido a isso, para dar maior sustentação ao tema foram realizadas citações de alguns autores na área abordada e constantes nas referências bibliográfica em anexo.

## **RESULTADOS**

Dados apresentados nas Tabelas 01 e 02 foram obtidos do Mapa da Violência (2013) e referem-se à Taxa de Óbitos (por 100 mil habitantes) por acidente de trânsito por categoria no Brasil, de 1996 a 2010.

<b>Ano</b>	<b>Pedestre</b>	<b>Ciclista</b>	<b>Moto</b>
<b>1996</b>	15,7	0,4	<b>0,9</b>
<b>1997</b>	15,1	0,5	<b>1,2</b>
<b>1998</b>	12,6	0,4	<b>1,2</b>
<b>1999</b>	10,1	0,6	<b>1,6</b>
<b>2000</b>	8,0	0,7	<b>2,3</b>
<b>2001</b>	8,2	0,8	<b>2,6</b>
<b>2002</b>	8,2	1,0	<b>3,1</b>
<b>2003</b>	8,0	1,0	<b>3,4</b>
<b>2004</b>	7,8	1,1	<b>3,9</b>
<b>2005</b>	7,6	1,1	<b>4,4</b>
<b>2006</b>	6,9	1,1	<b>4,9</b>
<b>2007</b>	6,5	1,1	<b>5,5</b>
<b>2008</b>	6,4	1,1	<b>6,0</b>
<b>2009</b>	5,9	1,1	<b>6,2</b>
<b>2010</b>	6,3	1,0	<b>7,1</b>
<b>2011</b>	6,1	1,0	<b>7,6</b>
<b>Δ %</b>	-60,9	147,9	<b>742,5</b>

Tabela 01 - Taxas de Óbitos (por 100 mil habitantes) por acidente de trânsito por categoria no Brasil, de 1996/2011.<sup>1</sup>

Fonte: SIM/SVS/MS

Analisando os dados com relação as mortes envolvendo ciclistas o aumento foi de (147, 9%) e de automóveis de (41,2%). Já pelos dados para os condutores de motos o crescimento dos óbitos teve incremento de 742,5% no espaço tempo de 14 anos, indicativo de verdadeira epidemia como sendo uma sendo as motos uma verdadeira “fábrica de morte” com esse tipo de transporte no País.

Já os dados apresentados na Tabela 02 indicam que foram nas Regiões Nordeste e Região Sudeste do País às que apresentam os maiores número de óbitos (por 100 mil) com total de 5.392 (cinco mil, trezentos e noventa e dois) e 4.436 (quatro mil, quatrocentos e trinta e seis) óbitos em 2011, respectivamente. Essa constatação merece atenção dos poderes públicos pois, dois fatores podem indicar correlações nessas informações: Baixo nível de Escolaridade com relação aos habitantes da Região Nordeste e a maior quantidade no número de motos por habitantes dada ao poder aquisitivo de seus habitantes trafegando numa pequena área regional, o que aumenta o número delas trafegando simultaneamente no mesmo espaço junto aos outros tipos de transportes e de transeuntes..

UF/Região	Pedestre	Ciclista
Acre	52	04
Amapá	118	00
Amazonas	272	11
Pará	658	40
Rondônia	96	51
Roraima	15	22
Tocantins	60	15
<b>NORTE</b>	<b>1.271</b>	<b>143</b>
Alagoas	370	36
Bahia	620	43
Ceará	633	47
Maranhão	305	73
Paraíba	148	40
Pernambuco	497	66
Piauí	177	48
Rio G do Norte	101	33
Sergipe	114	18
<b>NORDESTE</b>	<b>2.965</b>	<b>405</b>
Espírito Santo	257	14
Minas Gerais	938	164
Rio de Janeiro	1.407	105
São Paulo	2.598	380
<b>SUDESTE</b>	<b>5.200</b>	<b>663</b>
Paraná	879	179
Rio G do Sul	577	122
Santa Catarina	357	117
<b>SUL</b>	<b>1.813</b>	<b>417</b>
Distrito Federal	195	45
Goiás	375	87
Mato Grosso	157	67
Mato Grosso do Sul	140	82
<b>CENTRO-OESTE</b>	<b>867</b>	<b>281</b>
<b>BRASIL</b>	<b>12.117</b>	<b>1.909</b>

Tabela 02. Número de Óbitos (por 100 mil habitantes) em Acidentes de Trânsito por Categoria no Brasil em 2011.<sup>2</sup>

Fonte: SIM/SVS/MS



Os dados apresentados na Tabela 03 foram extraídos do Mapa da Violência (2013) e indicam o número de internações no SUS (Sistema Único de Saúde) por acidentes de trânsito no país de 1998 a 2012.

<b>Ano</b>	<b>Pedestre</b>	<b>Ciclista</b>	<b>Motociclista</b>
1998	54.394	12.887	<b>18.975</b>
1999	61.520	12.464	<b>21.298</b>
2000	63.867	12.244	<b>22.287</b>
2001	61.575	11.828	<b>23.536</b>
2002	55.870	12.265	<b>26.590</b>
2003	47.000	13.422	<b>31.345</b>
2004	47.884	12.116	<b>33.270</b>
2005	50.949	12.485	<b>37.627</b>
2006	49.706	13.106	<b>41.982</b>
2007	45.398	11.378	<b>46.650</b>
2008	32.007	8.553	<b>43.638</b>
2009	39.904	9.732	<b>59.032</b>
2010	42.611	10.119	<b>75.924</b>
2011	40.794	10.086	<b>84.238</b>
2012	43.821	9.581	<b>88.438</b>
1998	54.394	12.887	<b>18.975</b>
1999	61.520	12.464	<b>21.298</b>
2010	42.611	10.119	<b>75.924</b>
2011	40.794	10.086	<b>84.238</b>
2012	43.821	9.581	<b>88.438</b>
<b>Δ %</b>	<b>-19,4</b>	<b>-25,7</b>	<b>366,1</b>

Tabela 03. Número de internações no SUS por Acidentes de Trânsito no Brasil de 1998 a 2012.

Fonte: SIH/Tabnet/MS.

Analisando os dados referentes as internações devidas a condutores de motos, no espaço de tempo de entre os anos de 2012 e 1998(14 anos) houve incremento absurdo de 366,1%, em detrimento aos números de internações envolvendo ciclistas e pedestres. Esses reduziram de -25,7% e de -19,4%, respectivamente. Ainda no mesmo sentido houve redução também de -20, 2%, -50,1% e 14,5% com relação aos acidentes envolvendo pessoas relacionadas aos automóveis, aos transportes de carga e ônibus respectivamente.

Na Tabela 04 se tem dados representativos da participação (%) do tipo de acidentado nas internações pelo SUS por acidente de trânsito no Brasil. 1998/2012.

<b>Ano</b>	<b>Pedestre</b>	<b>Ciclista</b>	<b>Motociclista</b>
1998	49,9	11,8	<b>17,4</b>
1999	52,3	10,6	<b>18,1</b>
2000	53,4	10,2	<b>18,6</b>
2001	53,9	10,4	<b>20,6</b>
2002	49,9	11,0	<b>23,7</b>
2003	42,8	12,2	<b>28,6</b>
2004	42,6	10,8	<b>29,6</b>
2005	42,9	10,5	<b>31,7</b>
2006	41,1	10,8	<b>34,7</b>
2007	38,3	9,6	<b>39,4</b>
2008	33,6	9,0	<b>45,9</b>
2009	32,3	7,9	<b>47,8</b>
2010	29,2	6,9	<b>52,0</b>
2011	26,6	6,6	<b>54,8</b>
2012	2,5	6,0	<b>55,5</b>

Tabela 04. Participação (%) do tipo de acidentado nas internações pelo SUS por acidente de trânsito no Brasil. 1998/2012.

Fonte: SIH/Tabnet/MS.

Pelos dados apresentados nas Tabelas 03 e 04 de modo semelhante aos números de acidentes com motos verifica-se que o número de internações e a participação de motociclistas atendidos pelo Serviço Único de Saúde (SUS) cresceram significativamente no país. Os custos com esses atendimentos são incalculáveis para toda sociedade.

Na Tabela 5 estão apresentados os números de vítimas fatais por tipos de acidentes de trânsito tomando-se como referência cada dia da semana. Brasil. 2011.

<b>Dias da Semana</b>	<b>Pedestre</b>	<b>Ciclista</b>	<b>Motos</b>
Segundas	1.542	222	1.763
Terças	1.406	253	1.448
Quartas	1.440	222	1.612
Quintas	1.438	216	1.371
Sextas	1.500	254	1.639
Sábados	1.887	322	2.636
Domingos	1.865	274	3.248
Média Semana (1)	1.428	231	1.489
Média Final Semana (2)	1.876	298	2.942
$\Delta\%$ Final de Semana	31,4	29,2	97,5

Tabela 05. Números de Vítimas Fatais por Tipos de Acidentes de Trânsito por dia da semana. Brasil. 2011.

Fonte:SIM/SVS/MS. (1) Média de terça, quarta e quintas. (2).Final de Semana.

Analisando os dados constates nessa Tabela 5 com relação aos envolvimento de motos e de automóveis com predominância para os condutores de motos houve incremento de 97,5% a 89,4% e número de Vítima de 2.942 para motos e 2.416 para automóveis no final de semana em relação aos demais dias da semana de 1489 para motos e 2476 para automóveis. Isso possivelmente se deve além do maior perigo para o transporte com motos em se associando aos dias de final de semana com festas, bebidas alcóolicas, uso de drogas, cansaço dos condutores, menor fiscalização das autoridades competentes e inobservância dos condutores às leis do trânsito podem ser fatores contribuintes para os dados apresentados nessa Tabela 05.

Na Tabela 06 estão dados informativos dos Custos das Internações hospitalares decorrente de acidentes de trânsito no SUS, no Brasil em 2012.

<b>Categoria</b>	<b>Custo (R\$)</b>
Pedestre	54.882.873
Ciclista	9.036.625
<b>Motociclista</b>	<b>112.071.861</b>
Automóvel	25.907.141
Transporte de Carga	1.515.367
Ônibus	551.273
Outros- sem dados	16.785.344
<b>Total</b>	<b>210.750.485</b>
Pedestre	54.882.873
Ciclista	9.036.625
<b>Motociclista</b>	<b>112.071.861</b>
Automóvel	25.907.141
Transporte de Carga	1.515.367
Ônibus	551.273
Outros- sem dados	16.785.344
<b>Total</b>	<b>210.750.485</b>

Tabela 06. Estrutura de Custos das Internações Hospitalares por Acidentes de Trânsito no SUS, no Brasil em 2012.

Fonte; SIH/Tabnet/MS

Analisando esses dados apresentados na Tabela 06 se vê que o montante dos custos decorrentes dos acidentes envolvendo condutores de motos nos hospitais dos país são absurdos em comparação aos custos devido aos pedestres e aos ciclistas. Esses custos no montante de R\$ 112.071.861 além de significarem prejuízos exorbitante para toda sociedade trazem ocupação dos leitos e dos demais serviços e pessoas da área da saúde desses hospitais que poderiam serem aproveitadas em outras internações ou doenças acometidas por pessoas principalmente de renda mais baixas.

Os dados apresentados na Tabela 07 não fizeram partes da pesquisa em estudo por seres dados obtidos em períodos analisados após os anos de 2010 até 2012. Esses dados mais recentes são indicativos de que os problemas tanto no aumento de número de motos quanto dos números de acidentes envolvendo seus condutores e os custos hospitalares para o SUS persistem com foram apresentados por Nery (2021).

Ano	Ano
2012	2012
2013	2013
2014	2014
2015	2015
2016	2016
2017	2017
2018	2018
2019	2019
2020	2020
2021	2021

Tabela 07. Número de Acidente entre 2012 e 2021.

Fonte: Ministério da Saúde. Sistema de Informações Hospitalares de SUS( SIH/SUS).

Esses dados indicam que no país há necessidade de Políticas Sociais e Educadoras urgentes tantos para os condutores de motos quanto para os condutores de outros veículos; bem como maiores atenções e responsabilidades dos pedestres no trânsito tanto nas vias urbanas quanto nas estradas das zonas rural de todo país.

No país como um todo, com os incrementos do número de motos transitando nas estradas das Zonas Urbanas e Rural onde a falta de fiscalização e as imprudências dos condutores dessas motos fazem delas uma arma e instrumento de mortes que aumentam significativamente a cada ano .

## CONCLUSÕES

Considerados os aspectos contribuintes nos acidentes avaliados pôde-se concluir que há necessidade urgente de alternativas conjuntas que englobam Políticas Sociais para se ter uma educação eficiente dos pedestres bem como dos motociclistas.

Com relação aos aspectos jurídicos exigem-se a criação e a aplicação de leis eficazes que possam contribuir na fiscalização e na redução do número crescentes de acidentes com vítima fatais envolvendo condutores de motos, principalmente nas estradas das zonas rural do país.

Em todo o país há necessidade do aumento do número de Policiais efetivos para melhor fiscalização tanto nas vias Urbanas quanto nas estradas das zonas rural e exigir o

cumprimento das leis do trânsito.

Também os Poderes Públicos devem adotar Políticas Sociais visando minimizar os acidentes, os crimes, e as imprudências de motociclistas associadas com uso de álcool e drogas conduzindo motos, principalmente, nos finais de semana e no período noturno onde os acidentes envolvendo condutores de motos aumentam.

Com relação a educação das pessoas devem haver a educação das crianças, principalmente nas escolas da zona rural, alertando-as dos riscos e dos perigos com esse tipo de transporte e das exigências de habilitação para conduzi-las e do uso obrigatório de capacetes e de outros instrumentos de segurança previstos no Código de Trânsito brasileiro.

No Plano Global deve haver preocupação a Nível Municipal, a Nível Estadual e a Nível Federal no sentido de centralizar o trânsito em único órgão com recursos próprios, permitindo o cumprimento das leis do trânsito. Em cada municípios devem ser criados Conselhos de Trânsito, a exemplo dos Conselhos Tutelares visando detectar abusos no uso de motos pelos motociclistas na condução de motos nas cidades e nas Zona Rural de todo País.

Com relação específica do Estado da Paraíba, **Leis de cunho eminentemente eleitoreiras**, a exemplo das Lei nº 7.571, de 17 de maio de 2004 e da Lei nº 7.655, de 10 de setembro de 2004 que concede anistia dos débitos aos agricultores proprietários de motocicletas e motonetas, benefícios pela lei no 7571/2004, bem como moto-taxistas da zona urbana, referentes aos exercícios anteriores a 31 de dezembro de 2003 contribuem significativamente para o aumento de número de motos em circulação nas vias urbanas e estradas rurais aumentando o número de acidentes, de internações e de mortes e demais problemas inerentes a esse tipo de transporte com prejuízos incalculáveis para toda a Sociedade.

## REFERÊNCIAS

ALENCAR, I. Vaqueiros Trocam os Cavalos por Motos. **Jornal da Paraíba**. Campina Grande. 20 out.2013, p.15.

ANDRADE, André Gustavo de. **Dano Moral & Indenização Punitiva**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

BASTOS, Ney. **Reforma e Anulação**. Disponível em:<http://blex.com.br/index.php/2010/praxis/1355>. Acesso em: 03/03/2014.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília,DF, p.84, 1997.

BRASIL. Lei nº 12.009, de 29 de Julho de 2009 regulamenta o exercício dos profissionais em transporte de passageiros “mototaxista” e entrega de mercadorias em serviços comunitários de rua e motoboy com uso de motos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 2009.

CAVALCANTE, Isa Gabriela Oliveira Ramos.; FERNANDES, Flávia Emília.; MOLA, Raquel. Prevalência e fatores associados aos acidentes por motocicletas segundo zona de ocorrência. Revista Eletrônica Trimestral de Enfermagem. Julho de 2020.

COSTA, Aldo de Campos. **A Responsabilidade do Estado no STF e no STJ**: Consultor Jurídico. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2013-abr-17/toda-prova-responsabilidade-estado-stf-stj?imprimir=1>. Acesso em 03/04/2014.

CRISTALDO, Heloísa. Gastos do SUS com atendimento a motociclistas aumentam 113% em quatro anos. Repórter da Agência Brasil. Disponível em: <http://memoria.etc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-06-20/gastos>.

DPVAT. Indenizações do Dpvat sobem 39% em 2012; acidentes com moto são maioria. Disponível em: <http://noticias.terra.com.br/brasil/transito/indenizacoes-do-dpvat-sobem-39-em-2012-acidentes-com-moto-sao-maioria,13bf27251c21d310VgnCLD2000000dc6eb0aRCRD.html>. Acesso em 03/04/2014.

ESTADO DA PARAIBA. Lei nº 7.571, de 17 de maio de 2004. Concede e isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores- IPVA e Taxa de Serviços a Motocicletas e Motonetas, nas condições específicas e dar outras prioridades. **Palácio do Governo do Estado da Paraíba**. João Pessoa, 2004.

ESTADO DA PARAIBA. Lei nº 7.655, de 10 de setembro de 2004. Concede anistia de débitos aos agricultores proprietários de motocicletas e motonetas, benefícios pela lei no 7571/2004, bem como moto-taxistas da zona urbana, referentes aos exercícios anteriores a 31 de dezembro de 2003. **Palácio do Governo do Estado da Paraíba**. João Pessoa, 2004.

ESTADO DA PARAIBA. **Estatística de Acidentes no Estado da Paraíba**. Disponível em: [http://vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_estaduais/estatisticas\\_de\\_acidentes\\_no\\_Estado\\_da\\_Paraiba](http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_estaduais/estatisticas_de_acidentes_no_Estado_da_Paraiba). Acesso em 06/03/2014.

ESTADO DA PARAIBA. Acidentes de moto lideram atendimentos no hospital de Trauma na Capital. Disponível em: [Governo da Paraíba-http://www.paraiba.pb.gov.br](http://www.paraiba.pb.gov.br). Acesso em: 27/08/2013.

FARIA, Eloir de Oliveira. **Histórico dos transportes terrestres no mundo**. Disponível em: [www.Trasitocomvida.ufrj.br/HistoriaDoTransitoNoMundo.asp](http://www.Trasitocomvida.ufrj.br/HistoriaDoTransitoNoMundo.asp). Acesso em 27/08/2013.

FELLET, João. Órgãos de trânsito frágeis e má fiscalização explicam alto número de mortes no Brasil. Brasília: BBC Brasil, 27/08/2013.

FERNANDES, Verônica. Vaqueiros trocam os cavalos por motos. **Jornal da Paraíba**. Campina Grande. 20 out. 2013, p.15.

FUXICO, Mari. **Na Paraíba: Acidentes com motos custam R\$ 4 milhões aos cofres públicos**. Disponível em: [HTTP://marifuxico.blogspot.com/2012/06/na-paraiba-acidentes-com-motos-custam-r-hm#ixzz2DIRz7K7U](http://marifuxico.blogspot.com/2012/06/na-paraiba-acidentes-com-motos-custam-r-hm#ixzz2DIRz7K7U). Acesso em: 21/06/2012.

**GRAVINA, Vivian Aparecida.** A Responsabilidade Civil da Administração no Direito Brasileiro. **DiretoNet.** Disponível em: <http://www.diretonet.com.br/Artigos/perfil/exibir/88487/Vivian-Aparecida-Gravina>. Acesso em 17/04/2014.

GRAZZIOTIN, Vanessa. Revista Em Discussão. Violência Explosão de Motos e Mortes. Revista de Audiência Públicas do Senado Federal. Ano3. Nº 13. Novembro de 2012. 76 p.

JANUZZI, Flávia Vítimas de acidentes de moto somam 705 dos pagamentos do DPVA. **Bom dia Brasil.** Disponível em: <http://www.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2013/05/vitimas-de-acidentes>. Acesso em 21/05/2013.

LUZ, Edimar. **Os Velhos Carros-De-Boi.** Disponível em: [www.jornalista292.com.br/noticia\\_imprime.php?id=15392](http://www.jornalista292.com.br/noticia_imprime.php?id=15392). Acesso em: 11/12/2012.

MARQUES, Regina. **Carro de boi, relíquia de nossa história.** ALAM. Academia de Letras, Artes e Músicas de Ituitaba. Disponível em: <http://www.webartigod.com/articles/10370/1/Perdas-e-Danos/pagina1.html#ixzz0rviNzOnL>. Acesso em: 26/06/2010.

MEDEIROS, A. G de. **O Instituto do Direito a Reparação por Perdas e Danos.** Disponível em: <http://www.webartigod.com/articles/10370/1/Perdas-e-Danos/pagina1.html#ixzz0rviNzOnL>. Acesso em: 26/06/2010.

NERY, Emily. Acidentes com motos atingem números recorde em 2021 e custam R\$279 milhões aos SUS. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/motos/noticia/2021/09/acidentes-com-motos-atingem-numero-recorde-em-2021-e-custam-r-279-milhoes-ao-sus.ghtml>.

NORONHA, Claudia Karine Carmo de; MORAIS, Eronice Ribeiro de. Ocorrência de óbitos por acidentes de motocicletas em Teresina, Estado do Piauí, Brasil. **Pan-Amaz Saúde.** v.2. n.4. Ananindeua-PA, dez. 2011.

PATRULHA RURAL 2BPM. Patrulha Rural recupera moto roubada em Campina Grande e usada em assalto na cidade de Queimas. Disponível em <http://www.paraibaemqap.com.br/noticia.php?id=11815>. Acesso em.MAR 2013.

PEREIRA, Ramiro; ManuelPintoGomes. Estatística de acidentes de motos na Paraíba revelam uma verdadeira “guerra das motos”. **JornalParaibaGeral.com.br.** Disponível em: <http://paraibageral.com.br/site/estatisticas-de-acidenets-de-motos-na-paraiba>. Acesso em 21/05/2013.

TAVARES, Flávio. **Acidentes envolvendo motos registrados no Trauma vêm aumentando.** Disponível em: [www.campina24horas.com/2012/08/acidentes-envolvendo-motos](http://www.campina24horas.com/2012/08/acidentes-envolvendo-motos). Acesso em: 1º/12/2012.

WASELFICZ, Julio, Jacobo. **Mapa da Violência 2012.** São Paulo: Instituto Sangari, 2012.