

Junho, 2024

**CBCPAVE** Câmara Brasileira do Comércio de Peças  
e Acessórios para Veículos da CNC

# Inspeção Técnica Veicular

Um estudo de impactos  
na economia brasileira



**CNC**  
Sesc Senac



Junho, 2024

# Inspeção Técnica Veicular

Um estudo de impactos  
na economia brasileira

# INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR: UM ESTUDO DE IMPACTOS NA ECONOMIA BRASILEIRA

Junho, 2024

**PRESIDENTE:** José Roberto Tadros

**VICE-PRESIDENTES:** 1º – Abram Abe Szajman, 2º – Luiz Carlos, Bohn, 3º – Francisco Valdeci de Sousa Cavalcante, Darci Piana, Edison Ferreira de Araújo, José Aparecido da Costa Freire, José Marconi Medeiros de Souza, José Wenceslau de Souza Júnior, Marcelo Baiocchi Carneiro, Raniery Araújo Coelho e Sebastião de Oliveira Campos

**VICE-PRESIDENTE ADMINISTRATIVO:** Antonio Florencio de Queiroz Junior

**VICE-PRESIDENTE FINANCEIRO:** Leandro Domingos Teixeira Pinto

**DIRETORES:** Abel Gomes da Rocha Filho, Aderson Santos da Frota, Alexandre Sampaio de Abreu, Ari Faria Bitencourt, Armando Vergílio dos Santos Júnior, Hélio Dagnoni, Idalberto Luiz Moro, Itelvino Pisoni, Ivo Dall'Acqua Júnior, José Lino Sepulcri, Kelsor Gonçalves Fernandes, Marcos Antônio Carneiro Lameira, Maurício Aragão Feijó, Maurício Cavalcante Filizola, Nadim Elias Donato Filho, Nilo Italo Zampieri Júnior e Rubens Torres Medrano

**DIRETORES ADMINISTRATIVOS:** 1º – Marcelo Fernandes de Queiroz, 2º – Bernardo Peixoto dos Santos Oliveira Sobrinho

**DIRETORES FINANCEIROS:** 1º – Ademir dos Santos, 2º – Ladislao Pedroso Monte

**CONSELHO FISCAL:** Carlos de Souza Andrade, Domingos Tavares de Sousa e Valdemir Alves do Nascimento

## GABINETE DA PRESIDÊNCIA

Elieni Tavares Câmara (interino)

## DIRETORIA-GERAL EXECUTIVA

Simone de Souza Guimarães

## GERÊNCIA EXECUTIVA DE COMUNICAÇÃO – CNC

**Gerente Executivo:** Elieni Tavares Câmara

## ASSESSORIA DAS CÂMARAS BRASILEIRAS DO COMÉRCIO E SERVIÇOS (ACBCS):

**Gerente das Câmaras Brasileiras do Comércio e Serviços:** Andrea de Marins Esteves

**Apoio Técnico:** Rosana Lanter de Oliveira, Camila de Souza Amancio e Miguel Thompson Binoto Ferreira

## COORDENADOR-GERAL DAS CÂMARAS BRASILEIRAS DO COMÉRCIO E SERVIÇOS:

Luiz Carlos Bohn

## REDAÇÃO

**Redação técnica:** Diretoria de Economia e Inovação (DEIN) e Diretoria Jurídica e Sindical (DJS)

**Projeto Gráfico:** Fernanda Bitencourt Gecom/CNC

**Revisão:** Daniel Dutra

**Impressão:** GDI/CNC

## CNC – Rio de Janeiro

Av. General Justo, 307  
CEP 20021-130  
PABX: (21) 3804-9200

## CNC – Brasília

SBN Quadra 1 Bl. B - nº 14  
CEP 70041-902  
PABX: (61) 3329-  
9500/3329-9501

C748i

Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo  
Inspeção técnica veicular: um estudo de impactos na economia brasileira  
/ Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo. – Rio de  
Janeiro : Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e  
Turismo, 2024.

21 p. : il. color.

Publicação impressa e eletrônica.

1. Inspeção veicular. 2. Acidente de trânsito - Indicador econômico.  
3. Segurança no trânsito. I. Câmara Brasileira do Comércio de Peças e  
Acessórios para Veículos da CNC. II. Título

CDD 363.1251064

# Sumário

|                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Resumo .....                                                                           | 06 |
| Introdução .....                                                                       | 07 |
| Dados .....                                                                            | 09 |
| Impacto monetário das mortes por acidentes de trânsito<br>na economia brasileira ..... | 16 |
| Considerações finais .....                                                             | 21 |

# Resumo



Este estudo avalia os impactos monetários na economia brasileira dos acidentes rodoviários e de trânsito fatais, a partir da quantificação dos efeitos dos acidentes de trânsito no Produto Interno Bruto (PIB) por habitante do Brasil, ao longo dos anos.

Usamos como principal referência um estudo para a Costa Rica, produzido em 2019, por Schutz e Scheler, professores da Universidade da Alemanha.

**O método aplicado para o Brasil indica que, em 2022, o impacto econômico total dos óbitos foi de perda de R\$ 61,4 bilhões, resultado do número de óbitos x o custo de cada morte. Para aquele ano, estimamos que o custo de cada vida perdida tenha sido de R\$ 1,7 milhão.** Podemos dizer que esse custo representa o que cada vida interrompida deixa de gerar em termos de PIB para a economia.

O objetivo do estudo é sensibilizar o poder público e autoridades em diferentes esferas institucionais a respeito da importância da fiscalização e do cumprimento da base legal existente no país sobre a Inspeção Técnica Veicular (ITV), – inspeção periódica da frota e inspeção de segurança veicular atual.

# Introdução

Anualmente, milhares de vidas são perdidas e inúmeras famílias são afetadas por acidentes de trânsito fatais, que não apenas causam impacto humano devastador, como também repercutem de diversas maneiras na economia brasileira.

Primeiramente, é importante considerar os custos diretos associados aos acidentes de trânsito, que incluem despesas médicas, custos com funerais e compensações por invalidez. O Sistema Único de Saúde (SUS) é sobrecarregado com o atendimento às vítimas de acidentes, demandando recursos que poderiam ser alocados em outras áreas da Saúde.

*Segundo dados do Conselho Federal de Medicina (CFM), nos últimos 10 anos,*



**3 bilhões**  
*de reais*

foram consumidos dos recursos do SUS com internações hospitalares decorrentes de acidentes de trânsito.

Além disso, as empresas enfrentam custos adicionais relacionados à ausência de funcionários feridos nos acidentes ou à necessidade de treinamento de substitutos.

Há, ainda, impactos indiretos que afetam a economia como um todo. Por exemplo, os acidentes de trânsito resultam em perda de mão de obra qualificada e produtiva, especialmente quando jovens em idade economicamente ativa são as principais vítimas. Isso diminui a força de trabalho disponível e prejudica a produtividade e o crescimento econômico no longo prazo. Também implica em menos contribuições para a previdência oficial.

Outro aspecto é o impacto nos custos de seguro. Os altos índices de acidentes de trânsito no Brasil contribuem para aumentar os prêmios de seguro, tornando os veículos mais caros de manter e operar. Isso afeta negativamente o poder de compra das famílias, diminuindo o consumo e o investimento em outros setores da economia.

Os acidentes de trânsito têm ainda impacto negativo no turismo e no desenvolvimento urbano. Cidades com altas taxas de acidentes podem ser percebidas como menos seguras, afastando potenciais investidores e turistas. Isso prejudica o crescimento econômico local e dificulta a atração de negócios e eventos.

É importante destacar que a redução do número de acidentes de trânsito não só salvaria vidas, como também traria benefícios econômicos significativos. Investimentos em infraestrutura viária, educação para o trânsito, fiscalização eficiente e políticas de segurança veicular ajudam a reduzir os índices de acidentes e, conseqüentemente, minimizam os impactos negativos na economia brasileira.

# Dados

O volume de mortes por acidentes de trânsito no Brasil é uma preocupação constante, pois o País está entre os líderes mundiais nesse indicador. **Com 203 milhões de habitantes, o Brasil ocupa o terceiro lugar no incômodo ranking de países com mais mortes em decorrência de acidentes de trânsito**, segundo o relatório Status Report on Road Safety<sup>1</sup>, da Organização Mundial de Saúde (OMS). Nas primeiras posições estão a Índia (com 1,428 bilhão de habitantes, no total) e a China (1,425 bilhão de habitantes), respectivamente.

## Ranking OMS de mortes por acidentes de trânsito

|    | País           | Número de mortes | Mortes/100mil hab. |
|----|----------------|------------------|--------------------|
| 1º | Índia          | 150.785          | 150.785            |
| 2º | China          | 58.022           | 58.022             |
| 3º | Brasil         | 38.651           | 38.651             |
| 4º | Estados Unidos | 35.092           | 35.092             |
| 5º | Indonésia      | 31.282           | 31.282             |
| 6º | Tailândia      | 21.745           | 21.745             |
| 7º | Rússia         | 20.308           | 20.308             |
| 8º | México         | 16.039           | 16.039             |

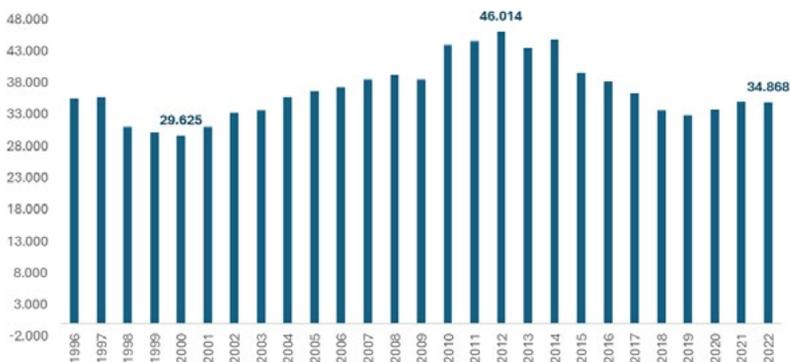
<sup>1</sup>Disponível em > Global status report on road safety 2023 (who.int)



O Brasil enfrenta um desafio na segurança no trânsito, com reflexo no aumento recente do número de óbitos. De acordo com dados do Ministério da Saúde, **o País registrou 32.846 mortes em acidentes em vias e rodovias em 2019**, número que subiu ligeiramente (2,6%) para 33.699 em 2020 e continuou a aumentar (3,9%), chegando a 35.007 em 2021.

Nos três anos depois da pandemia, mesmo com a restrição à circulação de pessoas até o fim de 2021, a alta no número de mortes por acidentes no trânsito foi de 6,6%. Em 2022, houve um declínio tímido (-0,4%) no número de óbitos relativamente a 2021, chegando a 34.868 registros.

## Óbitos por acidente de trânsito



Fonte: Ministério da Saúde - Sistema de Informações sobre Mortalidade

**Vale destacar, entretanto, que o volume de mortes por acidentes de trânsito teve o pico da série registrada em:**



O volume de mortos em vias e rodovias brasileiras caiu desde então, mas somente até 2019, quando retomou a tendência de alta.

Em 2022, voltamos a registrar número de óbitos semelhante ao observado em 1997, antes da adoção do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) no País.

As mortes no trânsito em decorrência de acidentes veiculares configuram a oitava principal causa de óbito no Brasil, dentre todas as modalidades, segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF). Ainda de acordo com os dados do Ministério da Saúde, os motociclistas são as principais vítimas nas vias e rodovias do País, seguidos pelos ocupantes dos automóveis e, posteriormente, por pedestres. A faixa etária mais vulnerável está entre 20 e 59 anos, justamente a idade ativa e produtiva do indivíduo.

Em 2010, a ONU lançou a campanha “1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, a fim de conscientizar os países a adotarem medidas para reduzir em 50% a mortalidade no trânsito até 2020.

Ocorre que a meta foi frustrada no Brasil, uma vez que, entre 2010 e 2019, 403.296 pessoas morreram em acidentes de trânsito no País, número que cresceu 14,2% em relação à década anterior.

| Período   | Número de mortes | Var%  |
|-----------|------------------|-------|
| 2000–2009 | 353.073          | -     |
| 2010–2019 | 403.296          | 14,2% |

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade

Ou seja, mesmo com todo o arcabouço de regulamentação construído no País a partir de 1998, com a criação do CTB como marco, houve incremento no período acumulado no número absoluto de vidas perdidas em razão dos acidentes, em vez de redução.



Esses dados alertam para a necessidade da manutenção dos veículos para que a regulamentação possa ser efetiva no tempo, reduzindo os riscos de sinistros com óbitos e as emissões de gases do efeito estufa na atmosfera.

# Linha do tempo regulamentação e requisitos obrigatórios – Denatran e Ipea

antes de  
**1998**

## ● Denatran

- Sistema de Freios
- Espelhos retrovisores
- Fechaduras e Dobradiças
- Manguerias flexíveis do freio hidráulico
- Janelas Energizadas
- Deslocamento de Coluna de Direção
- Sistema de Controle de Direção Absorvedor de Energia
- Sistema de Combustível
- Ancoragem dos assentos

**1998**

## ● Denatran

- Código de Trânsito Brasileiro
- Cintos de Segurança
- Apoio de cabeça

## ● Ipea

- Novo CTB

**2003**

## ● Denatran

- Pára-choque traseiro

2007

**Denatran**

- Sistema de limpador e lavador do pára-brisa
- Instalação dos dispositivos de iluminação
- Espelhos retrovisores (novo regulamento)
- Vidros de segurança
- Sistema de Combustível
- Proteção ao ocupante
- Ancoragem dos assentos
- Apoio de cabeça (novo regulamento)

2008

**Denatran**

- Dispositivo de retenção para o transporte de crianças

**Ipea**

- Lei seca

2009

**Denatran**

- Air-bag
- ABS
- Protetor lateral
- Requisitos de segurança para
- veículos de transporte coletivo de passageiros

2010

**Denatran**

- Requisitos de segurança para mototáxi e moto-frete
- Recall

**Ipea**

- ABS e Airbag em carros

2012



**Denatran**

- Requisitos de segurança para veículos tipo micro-ônibus (novo regulamento)

**Ipea**

- Aumento multas álcool

2013



**Denatran**

- Espelhos retrovisores em veículos escolares
- Requisitos de segurança para veículos tipo ônibus (novo regulamento)

2015



**Denatran**

- ESC

2016



**Ipea**

- Recusa bafômetro
- Farol baixo rodovias

2017



**Ipea**

- Aumento pena acidentes c/álcool

2020



**Ipea**

- Exame toxicológico
- Ampliação pontuação e validade CNH

2021



**Ipea**

- Lei cadeirinha idade mínima moto (7 para 10)

2023



**Ipea**

- Início cadastro positivo

# Impacto monetário das mortes por acidentes de trânsito na economia brasileira

Para quantificar o impacto econômico dos acidentes de trânsito que culminam em mortes, reproduzimos para o Brasil a metodologia desenvolvida por Schulz e Scheler<sup>2</sup>. Os autores investigaram os efeitos da adoção da Inspeção Técnica Periódica (IPT) na economia da Costa Rica a partir de 2003, e se houve redução de acidentes a partir dela.

O estudo elabora e avalia estimativas dos custos monetários de acidentes fatais na Costa Rica, a partir do custo de cada vida humana baseado no PIB per capita e na vida útil média do indivíduo.



Esse cálculo objetivo foi demonstrado por McMahon e Dahdah (2008). Os autores encontraram forte correlação entre o nível de renda per capita (PIB per capita) e o custo da vida humana a partir da análise de dados para 22 países.

<sup>2</sup> Reducing the death toll of road accidents in Costa Rica through the introduction of roadworthiness inspections by the government. Disponível em: <[SSRN-id3420341.pdf](https://www.issrn.org/SSRN-id3420341.pdf)> (citainsp.org)

Para o Brasil, utilizamos os dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, bem como os do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A tabela a seguir resume as informações e os resultados obtidos para o período de 1998 a 2022.

| <b>Óbitos por acidentes de trânsito – impactos econômicos em R\$</b> |                   |                     |                                |                           |                                |                                  |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| <b>Ano do Óbito</b>                                                  | <b>Óbitos (A)</b> | <b>Var % óbitos</b> | <b>Var absoluta óbitos (B)</b> | <b>PIB per capita (C)</b> | <b>Expectativa de vida (D)</b> | <b>Vida útil média (E = D/2)</b> |
| 1998                                                                 | 30.993            | -13,3%              | -4.738                         | R\$ 5.944,92              | 69,7                           | 35                               |
| 1999                                                                 | 30.101            | -2,9%               | -892                           | R\$ 6.359,80              | 70,0                           | 35                               |
| 2000                                                                 | 29.625            | -1,6%               | -476                           | R\$ 6.900,62              | 70,5                           | 35                               |
| 2001                                                                 | 31.017            | 4,7%                | 1.392                          | R\$ 7.467,03              | 70,7                           | 35                               |
| 2002                                                                 | 33.270            | 7,3%                | 2.253                          | R\$ 8.340,58              | 71,0                           | 36                               |
| 2003                                                                 | 33.615            | 1,0%                | 345                            | R\$ 9.506,76              | 71,3                           | 36                               |
| 2004                                                                 | 35.661            | 6,1%                | 2.046                          | R\$ 10.705,99             | 71,7                           | 36                               |
| 2005                                                                 | 36.603            | 2,6%                | 942                            | R\$ 11.733,45             | 71,9                           | 36                               |
| 2006                                                                 | 37.238            | 1,7%                | 635                            | R\$ 12.880,52             | 72,3                           | 36                               |
| 2007                                                                 | 38.404            | 3,1%                | 1.166                          | R\$ 14.390,01             | 72,6                           | 36                               |
| 2008                                                                 | 39.188            | 2,0%                | 784                            | R\$ 16.280,82             | 72,9                           | 36                               |
| 2009                                                                 | 38.452            | -1,9%               | -736                           | R\$ 17.271,34             | 73,2                           | 37                               |
| 2010                                                                 | 43.894            | 14,2%               | 5.442                          | R\$ 19.938,60             | 73,5                           | 37                               |
| 2011                                                                 | 44.526            | 1,4%                | 632                            | R\$ 22.259,91             | 74,1                           | 37                               |
| 2012                                                                 | 46.014            | 3,3%                | 1.488                          | R\$ 24.278,35             | 74,6                           | 37                               |
| 2013                                                                 | 43.431            | -5,6%               | -2.583                         | R\$ 26.657,54             | 74,9                           | 37                               |
| 2014                                                                 | 44.808            | 3,2%                | 1.377                          | R\$ 28.648,74             | 75,2                           | 38                               |
| 2015                                                                 | 39.527            | -11,8%              | -5.281                         | R\$ 29.466,85             | 75,5                           | 38                               |
| 2016                                                                 | 38.250            | -3,2%               | -1.277                         | R\$ 30.558,75             | 75,8                           | 38                               |
| 2017                                                                 | 36.402            | -4,8%               | -1.848                         | R\$ 31.843,95             | 76,0                           | 38                               |
| 2018                                                                 | 33.598            | -7,7%               | -2.804                         | R\$ 33.593,82             | 76,3                           | 38                               |
| 2019                                                                 | 32.846            | -2,2%               | -752                           | R\$ 35.161,70             | 76,6                           | 38                               |
| 2020                                                                 | 33.699            | 2,6%                | 853                            | R\$ 35.935,69             | 76,8                           | 38                               |
| 2021                                                                 | 35.007            | 3,9%                | 1.308                          | R\$ 42.247,52             | 77,0                           | 39                               |
| 2022                                                                 | 34.868            | -0,4%               | -139                           | R\$ 46.686,86             | 75,5                           | 38                               |

### Óbitos por acidentes de trânsito – impactos econômicos em R\$

| Custo do óbito<br>(F = E*C) | Impacto Economia/<br>ano (G=F*B) | Impacto total<br>(custo do óbito x total<br>de óbitos) (H=F*A) |
|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| R\$ 207.054,00              | -R\$ 981.021.861,41              | R\$ 6.417.224.683,52                                           |
| R\$ 222.733,63              | -R\$ 198.678.400,23              | R\$ 6.704.505.073,37                                           |
| R\$ 243.097,01              | -R\$ 115.714.178,77              | R\$ 7.201.749.046,30                                           |
| R\$ 264.137,33              | R\$ 367.679.161,20               | R\$ 8.192.747.516,45                                           |
| R\$ 296.246,99              | R\$ 667.444.467,49               | R\$ 9.856.137.342,82                                           |
| R\$ 339.134,27              | R\$ 117.001.322,30               | R\$ 11.399.998.402,79                                          |
| R\$ 383.618,04              | R\$ 784.882.499,90               | R\$ 13.680.202.751,12                                          |
| R\$ 422.097,92              | R\$ 397.616.237,85               | R\$ 15.450.050.057,30                                          |
| R\$ 465.530,83              | R\$ 295.612.075,72               | R\$ 17.335.436.969,40                                          |
| R\$ 522.159,29              | R\$ 608.837.729,14               | R\$ 20.053.005.274,43                                          |
| R\$ 593.112,53              | R\$ 465.000.225,28               | R\$ 23.242.893.913,86                                          |
| R\$ 631.890,25              | -R\$ 465.071.222,17              | R\$ 24.297.443.797,24                                          |
| R\$ 732.579,79              | R\$ 3.986.699.242,11             | R\$ 32.155.857.503,37                                          |
| R\$ 825.099,17              | R\$ 521.462.678,41               | R\$ 36.738.365.852,78                                          |
| R\$ 905.349,75              | R\$ 1.347.160.426,03             | R\$ 41.658.763.335,45                                          |
| R\$ 998.278,56              | -R\$ 2.578.553.522,73            | R\$ 43.356.236.177,28                                          |
| R\$ 1.077.196,77            | R\$ 1.483.299.949,73             | R\$ 48.267.032.786,72                                          |
| R\$ 1.112.251,86            | -R\$ 5.873.802.055,03            | R\$ 43.963.979.138,25                                          |
| R\$ 1.157.722,06            | -R\$ 1.478.411.068,69            | R\$ 44.282.868.737,26                                          |
| R\$ 1.210.834,46            | -R\$ 2.237.622.083,09            | R\$ 44.076.796.032,80                                          |
| R\$ 1.281.690,83            | -R\$ 3.593.861.101,07            | R\$ 43.062.248.671,08                                          |
| R\$ 1.345.875,23            | -R\$ 1.012.098.176,12            | R\$ 44.206.617.942,67                                          |
| R\$ 1.379.802,88            | R\$ 1.176.971.859,48             | R\$ 46.497.977.365,31                                          |
| R\$ 1.627.104,37            | R\$ 2.128.252.516,46             | R\$ 56.960.042.693,94                                          |
| R\$ 1.761.331,94            | -R\$ 244.825.139,04              | R\$ 61.414.121.928,75                                          |

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM e IBGE

Assumindo que o custo monetário para a economia é representado pela vida útil média do indivíduo multiplicada pelo PIB per capita, concluímos que o custo de cada óbito ocasionado por acidentes em vias e rodovias no País foi de R\$ 1,76 milhões em 2022.

Como foram 34.868 mortes naquele ano, o total da perda<sup>3</sup> para economia brasileira chegou a R\$ 61,4 bilhões, em valores correntes. Esse valor indica o quanto as vidas interrompidas deixam de gerar de riqueza para a economia brasileira. Ou o tamanho da riqueza a mais gerada caso essas mortes tivessem sido evitadas.

Um aspecto importante é que calculamos o impacto anual - perda ou economia geradas pela variação absoluta de óbitos em cada ano. Nos anos em que houve redução no número de óbitos (representados com sinal negativo), houve economia em termos de PIB. Já nos anos com alta no número de óbitos, consideramos que houve perda em termos de PIB.

## ***Nessa ótica, o saldo acumulado de 2000 e 2009 somou:***



**3,1 bilhões**  
*de reais*

ou seja, tivemos perda de riqueza dessa ordem de grandeza na primeira década dos anos 2000.

**Por outro lado, entre 2010 e 2019, o saldo indica uma economia de**

**9,4 bilhões**  
*de reais*

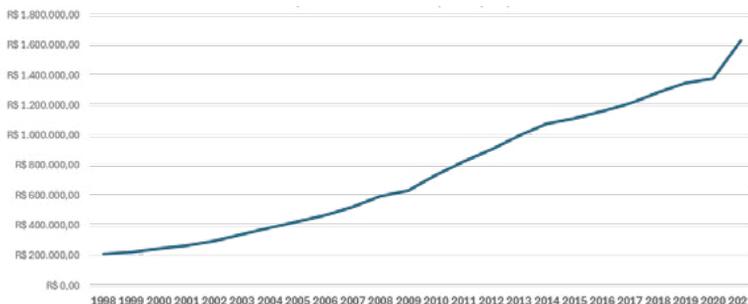
em função das quedas sucessivas no número de óbitos entre 2015 e 2018.

<sup>3</sup> Medida do fluxo de PIB poderíamos ter tido a mais.

Vale notar, entretanto, que o custo/óbito cresce de forma expressiva desde 2009, sendo que a curva ficou ainda mais inclinada a partir de 2021.

## Custo de cada óbito

(vida útil média x PIB per capita)



Fonte: Fonte: Ministério da Saúde e IBGE

Essa relação cresce em razão do avanço no PIB per capita, pois a vida útil média avançou somente 4% no período, enquanto o PIB/habitante cresceu 90%. Com o aumento na renda gerada anualmente, cada vida perdida anualmente será cada vez mais expressiva em termos de riqueza econômica que deixamos de gerar para a economia do País.

# Considerações finais

Esse estudo procurou apontar uma métrica objetiva de quanto cada vida representa em termos de geração de riqueza econômica. Notamos que há tendência de alta no número de óbitos por acidentes de trânsito desde 2019.

Em 2018, no entanto, foi criado o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), pela Lei nº 13.614, que acrescentou o art. 326-A ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A mudança propôs um novo desafio para a gestão de trânsito no Brasil e para os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito.

É uma política pública que visa reduzir o número de mortes e lesões no trânsito, com meta de, relativamente aos dados de 2020, reduzir pela metade o índice de mortes por grupo de habitantes até 2030. Neste caso, o objetivo é que em 2030 tenhamos no máximo 16.850 mortes, mas se o ritmo de crescimento dos últimos três anos (1,4%/ano) se mantiver, a meta dificilmente será cumprida.

O Plano de Ação do Pnatrans tem seis pilares, sendo que a inspeção técnica veicular está associada a três deles (Pilar 1, Pilar 3 e Pilar 6).

## Plano de ações do PNATRANS (2021–2030)

|         |                                 |
|---------|---------------------------------|
| Pilar 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     |

Nesse sentido, para o programa funcionar efetivamente, será necessária a decisão política de cumprimento intensivo das inspeções técnicas periódicas, ou seja, da regulamentação que já existe.

Os resultados do estudo mostram que há ganhos econômicos consideráveis no funcionamento efetivo da ITV, e que o incentivo à manutenção veicular reduz o custo dos acidentes para a sociedade e a economia.

### Referências:

-  [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12250/4/NT\\_42\\_Dirur\\_Balanco.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12250/4/NT_42_Dirur_Balanco.pdf)
-  <https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/13899-estudo-aponta-aumento-de-13-5-em-mortes-no-transito>
-  <https://portal.cfm.org.br/noticias/em-dez-anos-acidentes-de-transito-consomem-quase-r-3-bilhoes-do-sus>
-  <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2019/08/SSRN-id3420341.pdf>
-  <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>



