



UNIVERSIDADE
ESTADUAL de LONDRINA

ELAINI KAROLINE RUSSI

**ANÁLISE DO COMPORTAMENTO E PSICOLOGIA NO
TRÂNSITO: CAPACITAÇÃO DE INSTRUTORES E
FORMAÇÃO DE CONDUTORES**

Londrina
2024

ELAINI KAROLINE RUSSI

**ANÁLISE DO COMPORTAMENTO E PSICOLOGIA NO
TRÂNSITO: CAPACITAÇÃO DE INSTRUTORES E
FORMAÇÃO DE CONDUTORES**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Análise do Comportamento, do Departamento de Psicologia Geral e Análise do Comportamento, da Universidade Estadual de Londrina como parte dos requisitos para a obtenção do título de doutora em Análise do Comportamento.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Sílvia Regina de Souza

Londrina
2024

- E37a Russi, Elaini Karoline .
Análise do Comportamento e Psicologia no Trânsito : Capacitação de instrutores e formação de condutores / Elaini Karoline Russi. - Londrina, 2024. 287 f. : il.
- Orientador: Sílvia Regina de Souza.
Tese (Doutorado em Análise do Comportamento) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Biológicas, Programa de Pós-Graduação em Análise do Comportamento, 2024.
Inclui bibliografia.
1. Análise do Comportamento - Tese. 2. Autoescolas - Tese. 3. Programar condições para o desenvolvimento de comportamentos - Tese. 4. Psicologia no trânsito - Tese. I. Souza, Sílvia Regina de. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Análise do Comportamento. III. Título.

CDU 159.9

ELAINI KAROLINE RUSSI

ANÁLISE DO COMPORTAMENTO E PSICOLOGIA NO TRÂNSITO: CAPACITAÇÃO DE INSTRUTORES E FORMAÇÃO DE CONDUTORES

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Análise do Comportamento, do Departamento de Psicologia Geral e Análise do Comportamento, da Universidade estadual de Londrina como parte dos requisitos para a obtenção do título de doutora em Análise do Comportamento.

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Sílvia Regina de Souza
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof. Dr. Guilherme Bracarense Filgueiras
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof.^a Dr.^a Maria Clara de Freitas
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof.^a Dr.^a Fernanda Bordignon Luiz
Clínica Particular

Prof. Dr. José Leles de Souza
Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte

Londrina, 12 de abril de 2024

AGRADECIMENTOS

De modo geral, quero agradecer a todas as pessoas que fizeram parte da minha vida, nesse período do doutorado. Vocês me ajudaram muito para chegar até o fim sem desistir.

Quero agradecer ao meu companheiro de vida, Glendo Ghess de Amorim, que desde quando falei do processo seletivo, na hora já me incentivou e, me ajudou muito a criar condições para estar no doutorado. Toda a minha trajetória no doutorado (e antes dele) tem a sua participação e contribuição com diversas atividades. Obrigada por ser meu ponto de apoio e muitas vezes o “para-raios” para os meus desesperos acadêmicos. Sei que posso contar com você sempre.

Quero agradecer a minha orientadora, a Profª Dra. Sílvia Regina de Souza, por todo acolhimento e respeito com o objetivo da minha pesquisa, mas principalmente por ter sido empática, gentil com o meu processo de aprender. Você é uma ser humana maravilhosa, desde de ter a coragem de me aceitar enquanto aluna, sem ter clareza do meu repertório acadêmico até a de entender a minha dificuldade de deslocamento e seguir com orientações online. Levo seu exemplo de pesquisadora para vida e me comprometo a sempre olhar a ciência a partir das necessidades sociais e não apenas daquilo que é mais confortável para mim.

Quero agradecer aos membros da minha banca de qualificação e agora da banca de defesa do doutorado, Dra. Maria Clara de Freitas, Dra. Mariana G. Panosso, Dr. Guilherme B. Filgueiras, Dr. José Leles de Souza. Obrigada por toda disponibilidade em aceitar as datas e horários dos quais eu sugeri para as bancas, e pela prestatividade em contribuir com o conhecimento produzido. As contribuições de vocês garantiram a qualidade e relevância deste trabalho. Me senti muito respeitada por vocês em todos os momentos. Quero destacar a minha admiração pela humildade e gentileza com os quais conduziram suas contribuições para a tese. Vocês são professores e pesquisadores admirados por mim.

Agradeço a Dra. Sílvia Murari e a Dra. Fernanda Bordignon Luiz por aceitarem fazer parte da banca de defesa como suplentes. Vocês são maravilhosas. Agradeço aos professores do Programa de Pós-graduação em Análise do Comportamento da Universidade Estadual de

Londrina com os quais tive aula em 2019 e 2020, pois me aproximaram mais desse conhecimento, ampliando meus horizontes.

Agradeço a Dra. Nádia Kienen, professora querida e colega, que teve todo o cuidado e incentivou os trâmites iniciais para que a Sílvia me aceitasse enquanto aluna orientanda. Obrigada por confiar no meu repertório e ver a relevância em produzir conhecimento científico baseado na Análise do Comportamento para a psicologia no trânsito.

Agradeço aos meus colegas da turma do mestrado 2019 no Programa de Pós-graduação em Análise do Comportamento, vocês foram meus parceiros de aulas e discussões. Em específico as queridas amigas: Carina, Lilian, Jéssica e Kellen, com as quais tive mais contato ao realizar os trabalhos acadêmicos e junto a isso pudemos trocar experiências, risadas e compartilhar um pouco dos desafios da vida. Levo comigo o sentimento que posso contar com vocês para qualquer desafio. Contem comigo também.

Agradeço às minhas colegas, orientadas pela Prof^a Dra. Sílvia Regina de Souza, pela parceria nas orientações coletivas, vocês foram constantemente prestativas com as minhas necessidades, nossas trocas foram enriquecedoras. Realmente criamos um grupo de pesquisa.

Agradeço a Inês, secretária do Programa de Pós-graduação em Análise do Comportamento, pela imensa competência e prestatividade em lidar com as minhas dúvidas e necessidades.

Agradeço imensamente às pessoas que fazem parte do meu dia a dia e, que me ajudaram das mais diversas formas para eu começar o doutorado e principalmente para terminar. Vocês são pessoas amadas e espero conseguir demonstrar toda a minha gratidão por tê-los na minha jornada.

Com certeza a aprendizagem mais linda que levo comigo é que a ciência se faz no coletivo. Ninguém faz ciência sozinho. Essa coletividade ficou bem evidente na minha trajetória acadêmica desde a graduação até aqui no doutorado. Sozinha eu não teria feito nada disso.

"Os principais problemas enfrentados hoje pelo mundo só poderão ser resolvidos se melhorarmos nossa compreensão do comportamento humano"

(Skinner, 1974, p.8)

"A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê." (Arthur Schopenhauer)

RESUMO

RUSSI, Elaini Karoline. **Análise do Comportamento e Psicologia no Trânsito: capacitação de instrutores e formação de condutores.** 2024. 287 f. Tese (Doutorado em Análise do Comportamento). Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2024.

Este estudo visou investigar a capacitação de instrutores de trânsito e o processo de formação de condutores. Para tanto foram desenvolvidos dois estudos. No Estudo 1 foi realizada uma revisão integrativa de literatura com o objetivo de investigar o que tem sido produzido sobre programas de capacitação para formação dos instrutores de trânsito. Foram realizadas buscas com as seguintes expressões em inglês e português: “formação profissional”, “capacitação profissional”, formação, capacitação, treinamento, “processo formação”, curso, “programa intervenção”, “programa instrutor de trânsito” combinadas com “instrutor de trânsito” nas bases de dados: EBSCO, Science Direct (Elsevier); EMBASE (Elsevier); Lilacs, Scopus, Web of Science, PsycINFO, ERIC e Scielo. Também foi usada a expressão em inglês: “driving instructors”. Foram encontrados 1264 estudos, porém foram selecionados quatro para análise. Os 1260 eliminados não tinham relação com o objetivo da pesquisa, abordavam a interação do instrutor de trânsito com o aprendiz durante o processo de aprender a dirigir. Quanto ao país de publicação, nenhum deles foi publicado no Brasil. De modo geral, os artigos não abordavam questões sobre a formação de instrutores de trânsito ou das habilidades que precisam ser consideradas no processo de capacitação deste profissional. Os dados evidenciam a necessidade de elaborar pesquisas científicas voltadas para a formação de instrutores de trânsito. O Estudo 2 teve por objetivo elaborar um plano de ensino e, com base nele, um guia instrucional para o curso de prática de direção veicular. O plano de ensino foi elaborado de acordo com a PCDC (Programação das Condições para o Desenvolvimento de Comportamentos). O procedimento foi composto pelas seguintes etapas: (a) avaliação dos resultados apresentados na dissertação de Russi (2016), (b) distribuição dos comportamentos, selecionados na Etapa 1, nas categorias propostas por Russi et al. (2011), (c) elaboração do Diagrama de decomposição, (d) análise dos comportamentos decompostos na Etapa 3, (e) sequenciamento dos comportamentos constituintes do Diagrama de decomposição de acordo com sua abrangência, (f) elaboração do plano de ensino e, com base nele, de um guia com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” no curso de prática de direção veicular conforme as exigências da Resolução 789/20 (CONTRAN). A elaboração do Diagrama de decomposição proporcionou um total de 405 comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado”. Desse total, 113 foram identificados e 292 comportamentos foram decompostos. O sequenciamento dos comportamentos no diagrama de decomposição possibilitou verificar por qual comportamento o ensino deve começar e como os comportamentos podem ser distribuídos em unidades de ensino. A elaboração do guia, enquanto um recurso, visa contribuir para planejar e realizar o ensino de “conduzir veículo motorizado” de modo a aumentar a probabilidade de produzir aprendizagens significativas. O guia instrucional apresenta uma sequência de ações, que servem para padronizar os procedimentos em relação ao curso de prática de direção veicular, para orientar o instrutor de trânsito sobre quais comportamentos precisam ser ensinados no processo de formação de condutores.

Palavras-chave: programar condições para o desenvolvimento de comportamentos; PCDC; centro de formação de condutores; autoescolas; guia instrucional.

ABSTRACT

RUSSI, Elaini Karoline. **Behavior Analysis and Traffic Psychology: training of traffic instructors and training of drivers.** 2024. 287 f. Tese (Doutorado em Análise do Comportamento). Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2024.

This study aimed to investigate the training of traffic instructors and the driver training process. To this end, two studies were developed. In Study 1, an integrative literature review was carried out with the aim of investigating what has been produced about training programs for training traffic instructors. Searches were carried out using the following expressions in English and Portuguese: “professional training”, “professional training”, training, training, training, “training process”, course, “intervention program”, “traffic instructor program” combined with “instructor traffic” in the databases: EBSCO, Science Direct (Elsevier); EMBASE (Elsevier); Lilacs, Scopus, Web of Science, PsycINFO, ERIC and Scielo. The expression in English was also used: “driving instructors”. 1264 studies were found, but only four were selected for analysis. The 1260 eliminated had no relation to the objective of the research, they addressed the interaction between the traffic instructor and the learner during the process of learning to drive. As for the country of publication, none of them were published in Brazil. In general, the articles did not present “clues” about the training of traffic instructors or the skills that need to be considered in the training process of this professional. The data highlights the need to carry out scientific research aimed at training traffic instructors. Study 2 aimed to develop a teaching plan and, based on it, an instructional guide for the driving practice course. The teaching plan was prepared in accordance with the PCDC (Programming of Conditions for the Development of Behaviors). The procedure consisted of the following steps: (a) evaluation of the results presented in Russi’s dissertation (2016), (b) distribution of behaviors, selected in Step 1, in the categories proposed by Russi et al. (2011), (c) preparation of the teaching diagram, (d) analysis of the behaviors decomposed in Step 3, (e) sequencing of the behaviors comprising the teaching diagram according to their scope, (f) preparation of a guide aimed at the vehicle driving practice course in accordance with the requirements of Resolution 789/20 (CONTRAN). The creation of the teaching diagram provided a total of 405 behaviors that are part of the general class of behaviors “driving a motor vehicle”. Of this total, 113 behaviors were identified and 292 behaviors were decomposed. The sequencing of behaviors in the decomposition diagram made it possible to verify which behavior teaching should begin with and how behaviors can be distributed across teaching units. The preparation of the guide, as a resource, aims to contribute to planning and carrying out the teaching of “driving a motor vehicle” in order to increase the probability of producing significant learning. The guide presents a sequence of actions, which serve to standardize procedures in relation to the vehicle driving practice course, to guide the traffic instructor on which behaviors need to be taught in the driver training process.

Key words: programing conditions for the development of behaviors; PCDC; driver training center; driving schools; instructional guide.

LISTA DE FIGURAS

Estudo 1

Figura 1. Fluxograma das Etapas de Busca e Seleção dos Estudos	35
---	----

Estudo 2

Figura 1. Exemplo de Parte do Diagrama de decomposição Referente ao Comportamento Terminal “Conduzir Veículo Motorizado”	68
Figura 2. Diagrama de decomposição da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado”	76
Figura 3. Representação da Capa do Guia Instrucional	102
Figura 4. Representação do Sumário do Guia Instrucional	104

LISTA DE TABELAS

Estudo 1

Tabela 1. Apresentação da Estrutura Curricular Básica do Curso Para Instrutor de Trânsito com Carga Total de 180 Horas-Aula	23
Tabela 2. Combinações em Português e Inglês Usadas Para a Busca dos Estudos	29
Tabela 3. Referências dos Estudos Incluídos Para a Síntese Qualitativa	35
Tabela 4. Dados dos Estudos Incluídos na Síntese Qualitativa, Referente ao Ano, Local, Delineamento e Periódico de Publicação	36
Tabela 5. Dados Referentes ao Objetivo de Cada Estudo e Participantes	37
Tabela 6. Dados Referentes aos Materiais e Instrumentos, Finalidade das Intervenções Propostas e Sobre as Atividades De Ensino	38
Tabela 7. Avaliação da Qualidade Individual dos Estudos Conforme Critérios do BE2	39
Tabela 8. Avaliação do Corpo de Evidências Conforme Critérios do BE2	40

Estudo 2

Tabela 1. Descrição dos Níveis Hierárquicos da Matriz GDE e dos Comportamentos Necessários em Cada Nível	58
Tabela 2. Exemplificação de Aspectos Componentes Relacionados às Dimensões: Conhecimento e Habilidades, Entendimento dos Fatores que Aumentam o Risco e Autoavaliação	60
Tabela 3. Apresentação do Comportamento Terminal e dos Comportamentos Intermediários a Serem Desenvolvidos no Processo de Formação de Condutores	63
Tabela 4. Descrição das Etapas do Procedimento	66
Tabela 5. Representação do Protocolo de Análise dos Comportamentos Decompostos.....	69
Tabela 6. Representação do Protocolo para Planejar as Condições de Ensino Referente às Aulas do Curso de Prática de Direção Veicular	71
Tabela 7. Apresentação da Quantidade de Comportamentos Identificados e Decompostos em Cada um dos Objetivos Intermediários	75
Tabela 8. Sequenciamento dos Comportamentos Componentes do Diagrama de decomposição, Distribuídos Conforme os Comportamentos Intermediários, Organizados em Ordem de Abrangência	79
Tabela 9. Exemplo da Representação do Planejamento das Condições de Ensino Para Desenvolver o Comportamento Terminal “Conduzir Veículo Motorizado” Referente a Segunda Aula do Curso de Prática de Direção Veicular	98

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CFC	Centro de Formação de Condutores
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
ICETTRAN	Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
PCDC	Programar Condições para o Desenvolvimento de Comportamentos

SUMÁRIO

Resumo Geral	08
Abstract Geral	09
Contextualização	16
Estudo 1	18
Resumo	19
Abstract	20
Introdução	21
Método	28
Procedimento	28
Etapa 1. Fontes de informação e estratégia de busca	28
Etapa 2. Procedimento de Seleção dos Estudos e Critérios de exclusão e inclusão	29
Etapa 3. Extração dos dados	30
Análise dos Dados Avaliação da qualidade individual dos estudos incluídos	31
Avaliação da qualidade do corpo de evidências	33
Avaliação por um segundo avaliador	34
Resultados	34
Busca e Seleção	34
Extração de Dados	36
Avaliação da qualidade individual dos estudos	38
Discussão	40
Referências	46
Estudo 2	52
Resumo	53
Abstract	54
Introdução	55
Método	65
Fonte de Informação	65

Materiais	65
Procedimentos	65
Etapa 1. Avaliação dos resultados apresentados na dissertação de Russi (2016) referentes a identificação de comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado”	66
Etapa 2. Categorização dos comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado”, a partir dos comportamentos intermediários propostos para o Centro de Formação de Condutores - CFC (propostos por Russi et al., 2011)	66
Etapa 3. Elaboração do Diagrama de decomposição com base nos comportamentos identificados (Etapa 1) e na decomposição de comportamentos	67
Etapa 4. Análise dos comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado” decompostos na etapa anterior	69
Etapa 5. Sequenciamento dos comportamentos constituintes do Diagrama de decomposição de acordo com sua abrangência	69
Etapa 6. Elaboração do plano de ensino e, com base nele, um guia com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” no curso de prática de direção veicular conforme as exigências da Resolução 789/20	70
Avaliação por júria	73
Resultados	74
Etapas 1 e 2. Seleção e Categorização dos comportamentos identificados no trabalho de Russi (2011 e 2016)	74
Etapa 3. Elaboração do Diagrama de decomposição	74
Etapas 4 e 5. Análise dos comportamentos componentes da classe geral “conduzir veículo motorizado” e Sequenciamento dos comportamentos a serem ensinados em ordem de abrangência	78
Etapa 6. Elaboração do guia instrucional	98
Discussão	105
Considerações Finais	111
Referências	112
Apêndices	118
Apêndice A. Apresentação da Relação Entre os Descritores, Bases de Dados e a Quantidade de Estudos Encontrados Pela Pesquisadora e Pelo Avaliador.....	119
Apêndice B. PRISMA - P Checklist	120

Apêndice C. Resultado da Etapa 1 - Avaliação dos Resultados Apresentados na Dissertação de Russi (2016) Referentes a Identificação de Possíveis Comportamentos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado”	123
Apêndice D. Resultado da Etapa 2 - Categorização dos Comportamentos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado”, a Partir dos Comportamentos Intermediários Propostos Para o Centro de Formação de Condutores - Cfcs (Propostos por Russi et al., 2011)	228
Apêndice E. Resultado da Etapa 4 - Análise Funcional dos Comportamentos Decompostos	235
Apêndice F. Guia Instrucional Com o Planejamento das Condições de Ensino Para Desenvolver o Comportamento Terminal “Conduzir Veículo Motorizado” Conforme as Exigências da Resolução 789/20 do CONTRAN	287

Este estudo faz parte de um programa de pesquisa que vem sendo realizado por Russi desde a sua graduação, voltado para a contribuição da Análise do Comportamento para o processo de formação de condutores e os centros de formação de condutores (CFCs - antigas autoescolas). Na graduação em Psicologia, realizada na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), em 2010, a pesquisadora realizou o estágio específico em Psicologia Organizacional, orientada pelo professor Dr. Sílvio Paulo Botomé desenvolvendo uma proposta de mudança organizacional voltada para os CFCs. Neste estágio desenvolveu uma “representação funcional da estrutura de um centro de formação de condutores como um sistema de condições para o desenvolvimento e a administração dos comportamentos que a agência de serviços deve propiciar à sociedade” (Russi et al., 2011). Um dos resultados deste estudo foi a proposta de objetivo organizacional para o CFC: “capacitar os condutores a ‘conduzir veículo motorizado’ de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas da via pública e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via”, representado posteriormente pela expressão “conduzir veículo motorizado” (Russi et al., 2011, p. 16).

O trabalho desenvolvido por Russi (2010) em parceria com o Dr. Sílvio Paulo Botomé e também com o instrutor de trânsito Glendo Ghess de Amorim concorreu e foi o vencedor do Prêmio ICETTRAN 2011 Qualidade e Segurança no Trânsito. Deste estudo resultou um livro intitulado “A transformação das autoescolas em instituições de ensino: proposta de mudança organizacional para os centros de formação de condutores a partir dos princípios da Análise do Comportamento” publicado por Russi em 2019. Em 2014, Russi iniciou o mestrado em Psicologia na Universidade Federal do Paraná, orientada no início pelo professor Dr. Alexandre Dittrich e coorientada pelo professor Dr. Gabriel Gomes de Luca. Após o exame de qualificação e por decisão conjunta, o trabalho passou a ser orientado somente pelo professor Dr. Gabriel Gomes de Luca. Em 2016 a pesquisadora defendeu sua dissertação de mestrado intitulada “Identificar os comportamentos básicos componentes da classe geral de comportamentos denominada “conduzir veículo motorizado” conforme o Código de Trânsito Brasileiro”. Nesta pesquisa, voltada

para os comportamentos de conduzir veículo motorizado, foram identificados 415 comportamentos a partir do Capítulo III - das normas gerais de circulação e conduta - do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

No ano de 2019 a pesquisadora iniciou o doutorado em Análise do Comportamento na Universidade Estadual de Londrina (UEL), orientada pela professora Dra. Sílvia Regina de Souza, com o objetivo de produzir conhecimento científico referente à “Análise do Comportamento e Psicologia no Trânsito: capacitação de instrutores e formação de condutores”. Para o doutorado foram previstos a elaboração de dois estudos, são eles:

Estudo 1 - Revisão Integrativa de Literatura sobre Programas de Capacitação Profissional para formação dos Instrutores de Trânsito.

Estudo 2 - Elaboração de um Guia Instrucional para o Curso de Prática de Direção Veicular para Condutores em Processo de Formação.

Essa contextualização geral visa apresentar para o leitor o que já foi produzido pela pesquisadora ao longo dos estudos acadêmicos, bem como justificar o motivo pelo qual este estudo visa produzir conhecimento científico voltado para a capacitação de instrutores de trânsito e o processo de formação de condutores de veículos motorizados.

Estudo 1¹

Revisão Integrativa de Literatura sobre Programas de Capacitação Profissional para Formação dos Instrutores de Trânsito

¹ Este estudo foi aceito para ser publicado no livro do CPAC, com previsão de publicação para 2024.

RESUMO

RUSSI, Elaini Karoline. **Revisão Integrativa de Literatura sobre Programas de Capacitação Profissional para Formação dos Instrutores de Trânsito**. 2024. Tese (Doutorado em Análise do Comportamento). Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2024.

Este estudo de revisão integrativa de literatura teve por objetivo investigar o que tem sido produzido cientificamente sobre programas de capacitação profissional para formação dos instrutores de trânsito. Foram realizadas buscas com as seguintes expressões em inglês e português: “formação profissional”, “capacitação profissional”, formação, capacitação, treinamento, “processo formação”, curso, “programa intervenção”, “programa instrutor de trânsito” combinadas com “instrutor de trânsito” nas bases de dados: EBSCO, Science Direct (Elsevier); EMBASE (Elsevier); Lilacs, Scopus, Web of Science, PsycINFO, ERIC e Scielo. Também foi usada a expressão em inglês: “driving instructors”. Foram encontrados 1264 estudos, porém foram selecionados apenas quatro para análise. Dos 1260 eliminados, a maioria deles abordava, especificamente, a interação do instrutor de trânsito com o aprendiz durante o processo de aprender a dirigir do último. Quanto ao país de publicação dos quatro artigos analisados, nenhum deles foi publicado no Brasil. Três apresentam um delineamento observacional e um deles não informa o delineamento. De modo geral, os artigos apresentam “pistas” sobre a formação de instrutores de trânsito ou das habilidades que precisam ser consideradas no processo de capacitação deste profissional. Os dados obtidos levantam questões importantes sobre a necessidade de elaborar pesquisas e produzir conhecimento científico voltado para a formação de instrutores de trânsito já que são eles que ensinam o aprendiz a conduzir veículo motorizado.

Palavras-chave: instrutor de trânsito; treinamentos; capacitação profissional; trânsito; autoescola; centro de formação de condutores.

ABSTRACT

RUSSI, Elaini Karoline (2023). **Integrative Literature Review on Professional Training Programs for Training Traffic Instructors**. 2024. Tese (Doutorado em Análise do Comportamento). Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2024.

This integrative literature review study aimed to investigate what has been scientifically produced about professional training programs for training traffic instructors. Searches were carried out using the following expressions in English and Portuguese: “professional training”, “professional training”, training, qualification, training, “training process”, course, “intervention program”, “traffic instructor program” combined with “instructor traffic” in the databases: EBSCO, Science Direct (Elsevier); EMBASE (Elsevier); Lilacs, Scopus, Web of Science, PsycINFO, ERIC and Scielo. The expression in English was also used: “driving instructors”. 1264 studies were found, but only four were selected for analysis. Of the 1260 eliminated, most of them specifically addressed the interaction between the traffic instructor and the learner during the latter's process of learning to drive. As for the country of publication of the four articles analyzed, none of them were published in Brazil. Three present an observational design and one of them does not inform the design. In general, the articles present “clues” about the training of traffic instructors or the skills that need to be considered in the training process of this professional. The data obtained raises important questions about the need to carry out research and produce scientific knowledge aimed at training traffic instructors, as they are the ones who teach apprentices how to drive a motor vehicle.

Keywords: traffic instructor; trainings; professional training; traffic; driving school; driver training center.

Segundo a Lei nº 12.302, “considera-se instrutor de trânsito o profissional responsável pela formação de condutores de veículos automotores e elétricos com registro no órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal” (Art. 2º, 2010). Na versão popular, o instrutor de trânsito é quem ensina as pessoas a dirigirem veículos automotores. Mas quem ensina o instrutor de trânsito a ser um instrutor de trânsito? Existem estudos científicos voltados para a elaboração e execução de programas de formação (capacitação) de instrutores de trânsito? E se existem, o que é ensinado? Investigar as publicações científicas sobre programas de capacitação profissional para formação dos instrutores de trânsito possibilita avaliar o que tem sido produzido sobre esse tema e a identificar possíveis lacunas de conhecimento.

Segundo informações do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2023) com base nos dados do Ministério da Saúde, no ano de 2021 foram registradas 33.813 mortes por sinistros de trânsito no Brasil. Em relação circulação das pessoas nas rodovias federais brasileiras, conforme dados do Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro¹ no ano de 2021 foram registrados 64.515 sinistros² de trânsito. Desse total, 52.850 foram sinistros com vítimas, resultando na morte de 5.395 pessoas, o que corresponde em média a 14,8 pessoas mortas por dia em sinistros de trânsito nas rodovias federais do Brasil. Segundo o Relatório Anual da Seguradora Líder-DPVAT, no ano de 2020 mais de 310 mil indenizações foram destinadas às vítimas e beneficiários de acidentes de trânsito em todo o Brasil. Quando observados os números por tipo de cobertura, foram pagas 33.530 indenizações aos familiares das vítimas que vieram a óbito em decorrência de acidentes de trânsito; 210.042 para quem ficou com alguma sequela permanente devido ao acidente; 67.138 para reembolso de despesas médicas (Seguradora Líder-DPVAT, 2020). O custo de sinistros de trânsito nas rodovias federais brasileiras gerou um gasto anual aos cofres públicos no valor de R\$12,92 bilhões, em 2022 (Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2022). Esses dados evidenciam as questões sociais e econômicas presentes no fenômeno trânsito.

Dentre as principais causas de sinistros está o modo como os brasileiros conduzem o veículo

¹ O Atlas da Acidentalidade do Transporte Brasileiro é um site (link: [/www.atlasacidentesnotransporte.com.br](http://www.atlasacidentesnotransporte.com.br)) de consulta desenvolvido pelo Programa Volvo Segurança de Trânsito (PVST) em parceria com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a fim de caracterizar a acidentalidade nas rodovias federais brasileiras.

² A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) substitui a expressão “acidente de trânsito”, por “sinistro de trânsito” (publicou a revisão da NBR 10697/2018 onde redefiniu os termos técnicos usados na preparação e execução de pesquisas relativas e na elaboração de relatórios estatísticos e operacionais sobre incidentes de trânsito).

motorizado. Conforme consta no Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro, no ano de 2021 as principais causas de acidentes foram: falta de atenção (total: 22.537), desobediência à sinalização (total: 8.323), velocidade incompatível (total: 6.742), não guardar distância de segurança (total: 5.117) e ingestão de álcool (total: 5.101). Os dados evidenciam a falta de comportamentos seguros ou a apresentação de comportamentos inapropriados ao conduzir o veículo motorizado em rodovias federais brasileiras. De um total de 64.515 sinistros de trânsito, 51.779 foram causados em consequência do modo de conduzir veículo motorizado, totalizando 80% das causas de sinistros de trânsito.

Entendendo que no Brasil, o instrutor de trânsito é quem ensina o aprendiz a conduzir veículo motorizado e avaliando o modo como as pessoas dirigem, pode-se inferir que há falhas na formação do condutor. De acordo com Higeli et al. (2011), as competências dos instrutores de trânsito são reconhecidas como um dos determinantes das competências de condução adquiridas pelos alunos durante a formação. Logo, entende-se que programas de capacitação profissional para a formação dos instrutores de trânsito são importantes, pois quando bem realizados podem contribuir para a formação de motoristas que apresentam comportamentos seguros ao circular com o veículo motorizado no trânsito, para diminuir a probabilidade de sinistros e, conseqüentemente, o número de vítimas e de gasto de dinheiro público.

Quanto à profissão de instrutor de trânsito, ela foi regulamentada pela Lei nº 12.302 de 2010. Contudo, desde 1998 o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê que o instrutor de trânsito deve estar presente no processo de formação de condutores. Os requisitos para o exercício da profissão de instrutor de trânsito, no Brasil, previstos na Lei nº 12.302 são: I - ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade; II - ter, pelo menos, dois anos de efetiva habilitação legal para a condução de veículo (redação dada pela Lei nº 13.863, de 2019); III não ter cometido nenhuma infração de trânsito de natureza gravíssima nos últimos 60 (sessenta) dias; IV - ter concluído o ensino médio; V - possuir certificado de curso específico realizado pelo órgão executivo de trânsito; VI - não ter sofrido penalidade de cassação da Carteira Nacional de Habilitação - CNH; VII - ter participado de curso de direção defensiva e primeiros socorros (Lei nº 12.302, 2010, Art. 4º, p. 1).

As exigências I, II, III, IV e VI são pré-requisitos para realizar o item V que é o curso específico de capacitação para instrutor de Centro de Formação de Condutores (CFC). Após cumprir todas as exigências, o profissional pode solicitar cadastro no Departamento de Trânsito Estadual (DETRAN) no

estado em que reside. Cada DETRAN realiza o cadastro a partir do cumprimento de algumas exigências além das já descritas, são elas: I) comprovante de residência; II) possuir credencial para o exercício da atividade, expedida ou reconhecida pela Coordenadoria de Credenciamento do Detran; III) contrato de trabalho com o CFC devidamente anotado na Carteira de Trabalho e Previdência Social; IV) certidão negativa do registro de distribuição e de execuções criminais referentes às práticas de crimes contra os costumes, fé pública, patrimônio, à administração pública, privada ou da justiça e os previstos na lei de entorpecentes, expedidas no local de seu domicílio ou residência (DETRAN SC). A partir do cumprimento de tais exigências, o profissional é cadastrado no Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) do estado no qual irá atuar profissionalmente.

Quanto ao curso específico de capacitação para instrutor de CFC (Item V), ele é realizado pelo órgão executivo de trânsito ou instituições por ele credenciadas. Este curso de capacitação segue a normativa da Resolução 789/20 (CONTRAN, 2020). Na descrição dos objetivos que constituem este curso há uma apresentação, de modo amplo, dos comportamentos que se espera que tais profissionais sejam capazes de apresentar após o processo de capacitação profissional. Conforme consta no Anexo III da Resolução 789/20, o curso deve dar condições para o instrutor de trânsito: (a) planejar e avaliar atividades educativas do processo de formação de condutores; (b) demonstrar flexibilidade, compatibilizando diferenças entre os candidatos e condutores; (c) demonstrar domínio do conteúdo a ser ministrado no processo de formação, qualificação, atualização e reciclagem de condutores de veículos automotores e elétricos; (d) ministrar aulas práticas de direção veicular, acompanhando e avaliando o desempenho dos candidatos e condutores; (e) demonstrar domínio no processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos (CONTRAN, 2020, p. 99). A Resolução 789/20 do CONTRAN, no Anexo III, também trata das diretrizes, disposições gerais e estrutura curricular básica dos cursos. A Tabela 1 apresenta os módulos da estrutura curricular com seus respectivos temas, carga horária total e tópicos a serem abordados.

Tabela 1

Apresentação da Estrutura Curricular Básica do Curso Para Instrutor de Trânsito Com Carga Total de 180 Horas-Aula

Módulo	Tema	Hora/aula	Exemplo de tópicos a serem abordados
I	Fundamentos da Educação	16	• Fundamentos da Educação

			• Currículo e construção do conhecimento • Noções de Psicologia da Educação • Relação instrutor/candidato • Relacionamentos no Trânsito
II	Didática	20	• Processo de planejamento • Orientações pedagógicas para o processo de formação de condutores • Acompanhamento e avaliação no processo de ensino e aprendizagem
III	Língua Portuguesa	8	• Habilidades de comunicação e expressão oral e escrita • Importância da comunicação no processo de aprendizagem e na direção de um veículo • Interpretação de textos
IV	Conteúdos a serem desenvolvidos no Curso Teórico	92	• Legislação de Trânsito (32h/a) • Direção Defensiva (20h/a) • Noções de primeiros socorros e Medicina de Tráfego (12h/a) • Noções de proteção e respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito (12/a) • Psicologia aplicada à segurança no trânsito (8/a) • Noções sobre funcionamento do veículo de 2 e 4 rodas / Mecânica Básica (8/a)
V	Prática de Direção Veicular em veículo de duas e quatro rodas	24	• Postura do instrutor na condução das orientações com o veículo em movimento e procedimentos nas solicitações de manobra • O veículo de duas ou três rodas • O veículo de quatro rodas • Os pedestres, os ciclistas e demais atores do processo de circulação • Prática de direção veicular na via pública
VI	Prática de Ensino Supervisionado	20	• Planejamento da prática de ensino (5h/a) • Observação de aulas (10 h/a) • Prática de ensino (5h/a)

Nota. Elaborada pela autora com base no Anexo III da Resolução 789/20 do CONTRAN.

Os dados da Tabela 1 levam ao questionamento se aquilo que se espera que o instrutor de trânsito seja capaz de fazer ao realizar o curso, de fato o capacita para atuar profissionalmente. O estudo conduzido por Higelé et al. (2011), na França, analisou as práticas profissionais dos instrutores

de trânsito a partir do relato desses profissionais. Os autores constataram que há distância entre o que aprenderam no curso e o que precisam para o exercício da profissão. De acordo com Higelé et al. (2011) é necessário que seja proporcionado aos instrutores de trânsito apoio para que mudem sua prática profissional. Por fim, sugerem que para reduzir a distância entre o que é aprendido e o que necessitam de fato, uma possibilidade seria a de desenvolver um grande sistema de educação continuada, com base nas pesquisas voltadas para a formação de motoristas. Ressalta-se que o processo de formação de condutores na França, apresenta semelhanças ao desenvolvido no Brasil. Lá, assim como no Brasil, o ensino é ministrado por uma “escola de condução” (écoles de conduite) que deve respeitar o Programa Nacional de Formação (PNF). O PNF tem por objetivo geral que o motorista seja capaz de conduzir um automóvel sem pôr em perigo sua segurança e a dos outros. O programa é constituído por curso teórico (a primeira preparação para o teste de teoria geral - ETG) e prático (com duração mínima de treinamento no carro de 20 horas). Ao final de cada curso o candidato realiza uma avaliação teórica e prática, respectivamente, assim como no Brasil (Higelé et al., 2011). Ensinar alguém a conduzir veículo automotor não é apenas ensinar a ter controle do veículo. A condução do veículo automotor requer, além do domínio mecânico, a interação do motorista com o ambiente e os outros usuários da via. Apesar da complexidade da tarefa, o modelo de ensino utilizado pela maioria dos instrutores de trânsito enfatiza os aspectos mecânicos (Passmore & Mortimer, 2011). O treinamento, de motoristas aprendizes, focado apenas no desenvolvimento de habilidades básicas como o controle do veículo, não é suficiente para a redução de acidentes envolvendo motoristas “novatos” (Rodwell et al., 2021). Além do controle mecânico do veículo, a condução requer outros comportamentos, dentre eles: perceber, pensar, tomar decisões, atentar etc. (Passmore & Mortimer, 2011). O instrutor de trânsito atua como facilitador ou treinador do processo de aprender a conduzir veículo automotor (Higelé et al., 2011; Schmidl, 2021). Deste modo, ele precisa ter conhecimentos sobre segurança viária, psicologia, métodos educacionais etc. (Molina et al., 2014). Compete ao instrutor de trânsito, no processo de formação de condutor, criar condições para que o aluno desenvolva esses comportamentos. Isso, em geral, pode ser feito por meio das instruções dadas pelo instrutor e da possibilidade de o aluno interagir com o veículo automotor durante as aulas de direção veicular.

As instruções descrevem para o condutor as relações entre os eventos antecedentes (partes do

ambiente), a resposta que deve ser emitida e as prováveis consequências. Durante as aulas de direção, dado um determinado evento (antecedente), o condutor tem a possibilidade de executar os comportamentos descritos na instrução. Se esses comportamentos são reforçados, eles tendem a se repetir em situações semelhantes. Ressalta-se que antes de instruir, o instrutor precisa decidir “onde ir” (no espaço móvel) e “quando”, avaliar o repertório do aluno, atentar se há ou não a necessidade de instruir sobre os comandos do veículo, identificar o momento apropriado para formular a instrução e avaliar o espaço de tempo necessário entre verbalizar a instrução e o aluno realizar os movimentos necessários para executar a ação instruída (De Stefani & Gazin, 2013). Para que a instrução seja efetiva, ainda, o instrutor deve ter clareza dos comportamentos que devem ser desenvolvidos em cada aula de direção prática veicular.

Em geral há pouca pesquisa publicada sobre capacitação de instrutores de trânsito (e.g., Jawi et al., 2017; Molina et al., 2014; Watson-Brown et al., 2021). Um estudo de revisão de literatura realizado por Jawi et al. (2017) analisou a literatura sobre os papéis e desempenho dos instrutores de trânsito na educação de motoristas iniciantes. A revisão foi realizada em janeiro de 2017. A primeira estratégia de busca compreendeu um levantamento inicial no Google Scholar (Google, Googleplex, Mountain View, Califórnia, EUA) com os seguintes termos: “treinamento de motorista”, “educação de motorista”, “licença de motorista”, “instrutor de direção” e “instrutor de motorista” a fim de investigar a produção de revisões sistemáticas/metanálises e artigos de pesquisa originais incluídos em publicações acadêmicas. Foram encontrados mais de 55.000 estudos, mas a maioria foi excluída da análise pois relacionavam-se à área médica. Os estudos, em geral, versam sobre a aptidão de dirigir de pessoas mais velhas.

Em um segundo momento foram realizadas novas buscas utilizando as expressões “driving instructor” e “driver instructor” (ambas traduzidas no português como instrutor de trânsito) nas seguintes bases de dados: ScienceDirect (Elsevier, Amsterdã, Holanda), MEDLINE® (National Library of Medicine, Bethesda, Maryland, EUA), o Cochrane Library (Cochrane, Londres, Inglaterra, Reino Unido), Inderscience Publishers (Genebra, Suíça), Wiley Online Library (John Wiley & Sons Inc., Hoboken, Nova Jersey, EUA), Taylor & Francis Online (Milton Park, Oxfordshire, UK) e Emerald e Journals (Emerald Group Publishing, Bingley, West Yorkshire, Reino Unido). Como resultados, foram selecionados 14 artigos de pesquisa realizadas em 10 países, incluindo Suécia, Holanda, Letônia,

França, Espanha, Suíça, Reino Unido, Noruega, Finlândia e Austrália. Os dados reafirmam a escassez de pesquisa publicada internacionalmente sobre os instrutores de trânsito. Os autores apontam a necessidade de pesquisas científicas voltadas para o desempenho dos instrutores de trânsito nos programas de educação para os motoristas iniciantes (Jawi et al., 2017).

Apesar da importância do estudo realizado por Jawi et al. (2017), novas buscas que considerem o período posterior a 2017 são importantes pois podem trazer informações mais atualizadas sobre o tema. Uma revisão integrativa de literatura, por exemplo, poderia auxiliá-la na identificação do que tem sido publicado cientificamente sobre o tema. A revisão integrativa de literatura visa a revisar e integrar os resultados de diversos estudos com diferentes delineamentos, por exemplo, delineamento experimental e não-experimental. O objetivo é promover uma síntese dos resultados de pesquisas acerca de um tema ou questão, mantendo o rigor metodológico das revisões sistemáticas e fazendo isso de forma ampla (Ercole et al., 2014).

A fim de investigar se há revisões integrativas sobre capacitação de instrutores foi realizada uma busca simples no Portal de Periódicos Capes. A busca foi realizada com a combinação entre as expressões “review” AND “driving instructor”. Foram encontrados 18 estudos, dos quais foram lidos os títulos e os resumos. Nenhum deles tinha por foco a capacitação de instrutores de trânsito. A falta de estudos nesta área demonstra a relevância em realizar uma revisão integrativa sobre programas de capacitação profissional para formação dos instrutores de trânsito.

No geral, o modo como a função do instrutor de trânsito está sendo desempenhada não cria condições para desenvolver condutores seguros (Higelé et al., 2011; Passmore & Mortimer, 2011; Rodwell et al., 2021). Por essa razão é importante investigar e avaliar a formação desse profissional. Para investigar esse tema (formação de instrutores de trânsito) realizou-se uma revisão integrativa de literatura que buscou responder às seguintes perguntas de pesquisa: existem estudos científicos voltados para a elaboração e execução de programas de formação (capacitação) de instrutores de trânsito? Se existem, o que é ensinado neles? Para responder a essas perguntas, este estudo teve por objetivo identificar na literatura, por meio da revisão integrativa, o que tem sido publicado sobre programas de capacitação profissional para formação dos instrutores de trânsito.

Método

Para a realização da revisão integrativa foi utilizado o software on-line e colaborativo Parsifal (Kitchenham, 2007). O software Parsifal é um serviço web gratuito capaz de auxiliar no planejamento, execução e na sumarização dos resultados da revisão. O software possibilita o cadastro dos seguintes itens: (a) objetivos; (b) PICOC (em inglês: population, intervention, comparison, outcome, context); (c) questões de pesquisa; (d) descritores de buscas; (e) base de dados consultadas; (f) critérios de inclusão e exclusão; (g) lista de verificação e avaliação da qualidade dos estudos e o (h) formulário dos dados a serem extraídos e analisados. O software é uma ferramenta que permite realizar as etapas de identificação, planejamento, condução, extração dos dados, avaliação e interpretação dos estudos disponíveis em bases científicas para responder questões de pesquisa sobre um determinado tópico ou área temática.

O relato e a síntese da revisão foram orientados pelas diretrizes do checklist PRISMA - Preferred Reporting Items for Systematic Review and Meta-Analysis Protocols (Page et al., 2021). O PRISMA é composto por um checklist com 27 itens e um fluxograma de quatro etapas que sintetiza o procedimento utilizado para identificar, selecionar, eleger e incluir as referências da revisão.

Procedimento

Etapa 1. Fontes de Informação e Estratégia de Busca

Para decidir quais seriam as bases de dados a serem pesquisadas, foram realizadas duas consultas. A primeira foi feita em bases de dados indicadas pela equipe de biblioteconomia da UEL, foram elas: EBSCO, Science Direct (Elsevier), EMBASE (Elsevier), Lilacs. A segunda consulta levou em consideração as bases de dados sugeridas por uma doutora³, especialista em Psicologia do Trânsito, professora e pesquisadora na área do trânsito no Programa de Pós-graduação em Psicologia da UFPR. Foram sugeridas por ela as seguintes bases de dados: Scopus, Web of Science, PsycINFO, ERIC e Scielo. Essas bases de dados foram selecionadas por apresentarem produção multidisciplinar e/ou na área da Educação. Foram pesquisados estudos publicados até 2021.

Para as buscas foram usados descritores das áreas da Psicologia e da Educação para o trânsito. Todas as combinações foram acompanhadas do operador booleano AND, a fim de gerar uma

³ Alessandra Sant'Anna Bianchi [aproveito para externar meus agradecimentos à professora pela disponibilidade e auxílio no referente às bases de dados a serem consultadas.

combinação restritiva de modo a garantir maior precisão na busca dos estudos. Foram utilizadas as mesmas combinações em português e em inglês. A Tabela 2 contém as combinações em português e inglês usadas para a busca. Por se tratarem de expressões, todas foram escritas entre aspas (“”) com o intuito de garantir a busca da expressão completa e não das palavras que a compõem.

Tabela 2

Combinações em Português e Inglês Usadas Para a Busca dos Estudos

Combinações em português	Combinações em inglês
“formação profissional” AND “instrutor de trânsito”	"professional qualification" AND "traffic instructor"
“capacitação profissional” AND “instrutor de trânsito”	"professional training" AND "traffic instructor"
formação AND “instrutor de trânsito”	formation AND “traffic instructor”
capacitação AND “instrutor de trânsito”	training AND “traffic instructor”
treinamento AND “instrutor de trânsito”	
“processo formação” AND “instrutor de trânsito”	"training process" AND "traffic instructor"
curso AND “instrutor de trânsito”	course AND “traffic instructor”
“programa intervenção” AND “instrutor de trânsito”	"intervention program" AND "traffic instructor"
“programa instrutor de trânsito”	-
-	*“driving instructors”

Nota. O * foi usado para indicar uma combinação de palavras que, de acordo com os artigos encontrados, era a mais usada.

A decisão de inserir a expressão “driving instructors”, veio logo após o início da busca nas bases de dados. Observou-se que essa expressão era mais utilizada em inglês do que a expressão “traffic instructor”. Foi decidido que seria utilizada somente a expressão sem nenhuma combinação, pois avaliou-se que a expressão em si permitiria encontrar estudos relacionados ao assunto. A busca nas bases de dados ocorreu entre novembro de 2021 e fevereiro de 2022.

Etapas 2. Procedimento de Seleção dos Estudos e Critérios de Exclusão e Inclusão

Todos os estudos encontrados, a partir da busca nas bases de dados, foram armazenados no software Parsifal. Os estudos duplicados foram descartados e os títulos e os resumos de todos os estudos selecionados foram lidos. Foram incluídos estudos no formato de artigos, livros ou capítulos de livro que apresentavam no título ou no resumo as mesmas expressões utilizadas para a busca dos

estudos, tanto em português quanto em inglês: “formação profissional” AND “instrutor de trânsito”; “capacitação profissional” AND “instrutor de trânsito”; formação AND “instrutor de trânsito”; capacitação AND “instrutor de trânsito”; “processo formação” AND “instrutor de trânsito”; curso AND “instrutor de trânsito”; “programa intervenção” AND “instrutor de trânsito”; “programa instrutor de trânsito”. Foram excluídos desta revisão: (a) estudos sem relação com o objetivo desta pesquisa, (b) em idioma diferente do português, inglês e espanhol, (c) artigos, livros ou capítulos de livro cujo texto completo não foi possível acessar.

Os estudos elegíveis foram recuperados e lidos na íntegra. Após essa leitura, alguns estudos foram excluídos, por não abordarem o tema treinamento profissional para instrutores de trânsito.

Etapas 3. Extração dos Dados

Segundo Donato e Donato (2019) existem vários métodos eficazes para a extração de dados, pois os formulários devem ser adaptados conforme o objetivo da revisão. Essa etapa constitui uma análise descritiva de cada estudo. Os estudos incluídos na revisão tiveram os seguintes dados extraídos para a análise: (a) título; (b) ano de publicação; (c) autores; (d) formação acadêmica dos autores; (e) país no qual o estudo foi desenvolvido; (f) periódico no qual o artigo foi publicado; (g) delineamento de pesquisa (e.g., experimental, observacional); (h) objetivo do estudo; (i) participantes; (j) materiais e instrumentos; (k) intervenção proposta (avaliar se foram propostos comportamentos de como agir profissionalmente ou apenas a perspectiva informacional); (l) atividades de ensino empregadas; (m) procedimentos de avaliação utilizados; (n) resultados da avaliação; (o) DOI/URL. Todos os dados foram registrados em uma planilha no software Microsoft Office Excel. Embora o software Parsifal possibilite realizar a etapa da extração de dados, nesta etapa ele não foi utilizado pois o espaço para inserir tais informações é muito pequeno, inviabilizando a descrição da extração de dados.

Para obter a formação acadêmica dos autores recorreu-se a internet, preferencialmente ao site da instituição na qual os autores estavam filiados no momento desta pesquisa. Nesta pesquisa considerou-se a última formação acadêmica para a análise (e.g., PhD em Psicologia). Os dados referentes ao país no qual o estudo foi conduzido foram obtidos na seção Método dos estudos. Em relação ao tipo de delineamento utilizado em cada estudo, empregou-se as informações

disponibilizadas pelo guia do grupo Building Evidence in Education⁴ (2015) que cita e define quais são os tipos de delineamentos e métodos de pesquisa.

Para identificar a intervenção proposta, considerou-se a compreensão de comportamento com base nos princípios da Análise do Comportamento. Nessa perspectiva comportamento é compreendido como a interação entre aquilo que o organismo faz e o ambiente no qual realiza esse fazer (Skinner, 1953/2003; Botomé, 2013). Quando foi descrito ao instrutor o que fazer (ação) em determinada situação (contexto) bem como as consequências desse fazer entendeu-se que a intervenção propôs comportamentos sobre como agir profissionalmente, ou seja, ela identificou a função da ação (e.g., instruir o aprendiz a reduzir a velocidade diante de uma placa de advertência “lombada”). Quando nos estudos era mencionado que os participantes “receberam palestras ou instruções” considerou-se que a intervenção era voltada para a perspectiva informacional, ou seja, ela não explicava a função da ação.

As atividades de ensino são ações que o aluno realiza no contexto de aprendizagem, o mais próximo possível das condições do ambiente onde irá atuar (Botomé, 1981; Cortegoso & Coser, 2013). Foram consideradas atividades de ensino, as ações realizadas pelos instrutores de trânsito durante o treinamento profissional (capacitação ou formação) no contexto de trânsito. O foco era verificar se foram propostos comportamentos para os instrutores de trânsito voltados para sua capacitação profissional e se foram realizadas atividades que lhes possibilitassem desenvolver tais comportamentos no próprio trânsito.

Os dados sobre os procedimentos de avaliação utilizados foram obtidos na seção Método dos estudos. A avaliação do estudo realizado foi retirada da seção Discussão ou Conclusões, pois nos artigos encontrados a avaliação foi apresentada nessas seções.

Análise dos Dados Avaliação da Qualidade Individual dos Estudos Incluídos

A avaliação da qualidade individual de cada estudo foi realizada no software Parsifal com base nos princípios propostos pelo guia do grupo *Building Evidence in Education (BE2)* (2015). Foram

⁴ Esse guia foi usado nesta pesquisa pois visa estabelecer padrões comuns para a comunidade internacional sobre como avaliar evidências. Para isso propõe: (a) a avaliação da qualidade de estudos individuais e (b) uma avaliação da força dos corpos de evidência em educação.

considerados os seguintes princípios: (a) enquadramento conceitual, (b) abertura e transparência, (c) robustez da metodologia, (d) adequação cultural, (e) validade, (f) confiabilidade e (g) clareza. Cada um desses princípios é composto por um conjunto de questões a serem avaliadas.

O princípio do enquadramento conceitual considera a relevância científica e social do estudo, a fundamentação teórico-conceitual adotada e a adequação da pergunta de pesquisa em relação ao atual estado da arte. Tal princípio abrange as seguintes questões: O estudo reconhece pesquisas existentes? O estudo desenvolve um framework conceitual? O estudo apresenta uma questão de pesquisa apropriada? Abertura e transparência referem-se a divulgação dos dados brutos encontrados, das características da amostra, das fraquezas do estudo e das fontes de financiamento, quando existentes. Para avaliar esse princípio são feitas as seguintes questões: O estudo apresenta os dados brutos analisados? Os autores reconhecem limitações ou fraquezas do seu trabalho? Os autores reconhecem sua subjetividade no processo de pesquisa? Os dados são separados por extratos (idade, gênero etc.) ou representativos de uma população?

A robustez da metodologia avalia a adequação do delineamento e do método empregado em relação à questão de pesquisa e a sua aplicação criteriosa. São questões para avaliar esse princípio: O estudo apresenta um delineamento de pesquisa? O estudo apresenta um método? O estudo demonstra por que o delineamento e método adotados são uma boa maneira de abordar a questão de pesquisa? Enquanto o princípio da adequação cultural investiga o quanto o estudo considerou os aspectos contextuais ao delimitar o instrumento de mensuração e ao analisar os dados coletados. As perguntas para avaliação desse princípio são: Os instrumentos e ferramentas utilizados para medir o impacto da intervenção são culturalmente relevantes? A análise é sensível a questões culturais?

O princípio da validade examina a validade de medição, a validade interna, a externa e a ecológica dos estudos. Abrange as seguintes questões: O estudo demonstra medidas de validação? Qual é a extensão da validade interna do estudo? Qual é a extensão da validade externa do estudo? Qual é a extensão da validade ecológica do estudo? A confiabilidade refere-se à precisão com que o fenômeno estudado foi medido e à precisão da técnica de análise. Para esse princípio visa-se responder às seguintes questões: Em que extensão o estudo demonstra medidas de confiabilidade? O estudo demonstra que a técnica de análise adotada é adequada? Por fim, o princípio da clareza refere-se a lógica da linha argumentativa do(s) autor(es) ao longo do texto e sobre a relação entre as

conclusões e os dados apresentados. Abarca duas questões: O autor direciona o leitor ao longo do texto? As conclusões são claramente baseadas nos resultados do estudo?

Para realizar a avaliação dos princípios propostos, o grupo BE2 (2015) oferece um guia com explicações e exemplos, além de perguntas norteadoras. Para cada um dos sete princípios mencionados, existe um conjunto total de 20 critérios a serem cumpridos, que podem receber as pontuações dois, um ou zero (2, 1 ou 0). Essas notas equivalem, respectivamente, ao cumprimento, ao cumprimento parcial e ao não cumprimento do critério no estudo investigado. Avalia-se a qualidade dos princípios pela soma das pontuações dos critérios e a qualidade do estudo pela soma das pontuações de cada princípio. Quanto maior o valor da soma das pontuações dos princípios, infere-se que seja maior a qualidade do estudo. Ao final dessa avaliação, é possível classificar cada estudo com qualidade ‘muito alta’, ‘alta’, ‘moderada’ e ‘baixa’. A pontuação máxima para a avaliação de qualidade de um estudo é 40 pontos, pois considerou o total de 20 critérios a serem avaliados, conforme mencionado no parágrafo anterior. Não é estipulada uma pontuação de corte, visto que a discussão a partir da avaliação da qualidade dos estudos selecionados tende a contribuir para verificação da qualidade do que se tem produzido a respeito de estudos voltados para o treinamento de instrutores de trânsito.

Avaliação da qualidade do corpo de evidências

A avaliação geral também ocorreu conforme os princípios propostos pelo grupo *Building Evidence in Education* (2015). Para isso, foram analisados os seguintes dados: (a) a qualidade do corpo de evidências, que se refere à qualidade geral dos estudos incluídos na revisão; (b) o tamanho do corpo de evidências, que avalia a quantidade de estudos selecionados e sua representatividade; (c) contexto das pesquisas, que avalia a diversidade de locais onde as pesquisas foram conduzidas; (d) consistência dos resultados encontrados, que avalia em que extensão é possível integrar e comparar os resultados dos estudos incluídos na revisão. Para cada um desses componentes, existe uma avaliação particular, que é explorada em detalhes no manual BE2. Após concluir a avaliação dos componentes descritos, o corpo de evidências pode ser categorizado como: ‘muito forte’, ‘forte’, ‘médio’, ‘limitado’ ou ‘sem evidência’.

Avaliação por um segundo avaliador

O estudo teve a participação de um segundo avaliador que realizou todas as etapas descritas no método, após a realização delas pelo pesquisador principal (primeiro avaliador). O avaliador é uma pessoa com formação acadêmica na área de trânsito (curso de administração e segurança no trânsito) e que atuou como instrutor de trânsito durante 16 anos. Ele também já contribuiu em outras atividades em pesquisas anteriores. O avaliador foi instruído pela pesquisadora sobre como cada etapa do estudo deveria ser conduzida. Dúvidas foram sendo esclarecidas à medida em que as atividades estavam sendo realizadas.

Foi realizada a comparação dos resultados obtidos pelos dois avaliadores. A proposta da revisão integrativa ter sido realizada por um segundo avaliador visa a aumentar a probabilidade de replicação e de verificação dos resultados obtidos, de modo a obter um alto grau de confiabilidade das informações obtidas. A concordância a respeito da extração de dados e da avaliação da qualidade foi analisada calculando-se o número de acordos dividido pelo número de acordos somado aos desacordos e o resultado multiplicado por 100. Foram avaliados cada um dos sete princípios: (a) enquadramento conceitual, (b) abertura e transparência, (c) robustez da metodologia, (d) adequação cultural, (e) validade, (f) confiabilidade e (g) clareza em cada estudo. Ao final foi feita a comparação e a média da avaliação da qualidade geral de cada um dos estudos selecionados.

Resultados

Busca e Seleção

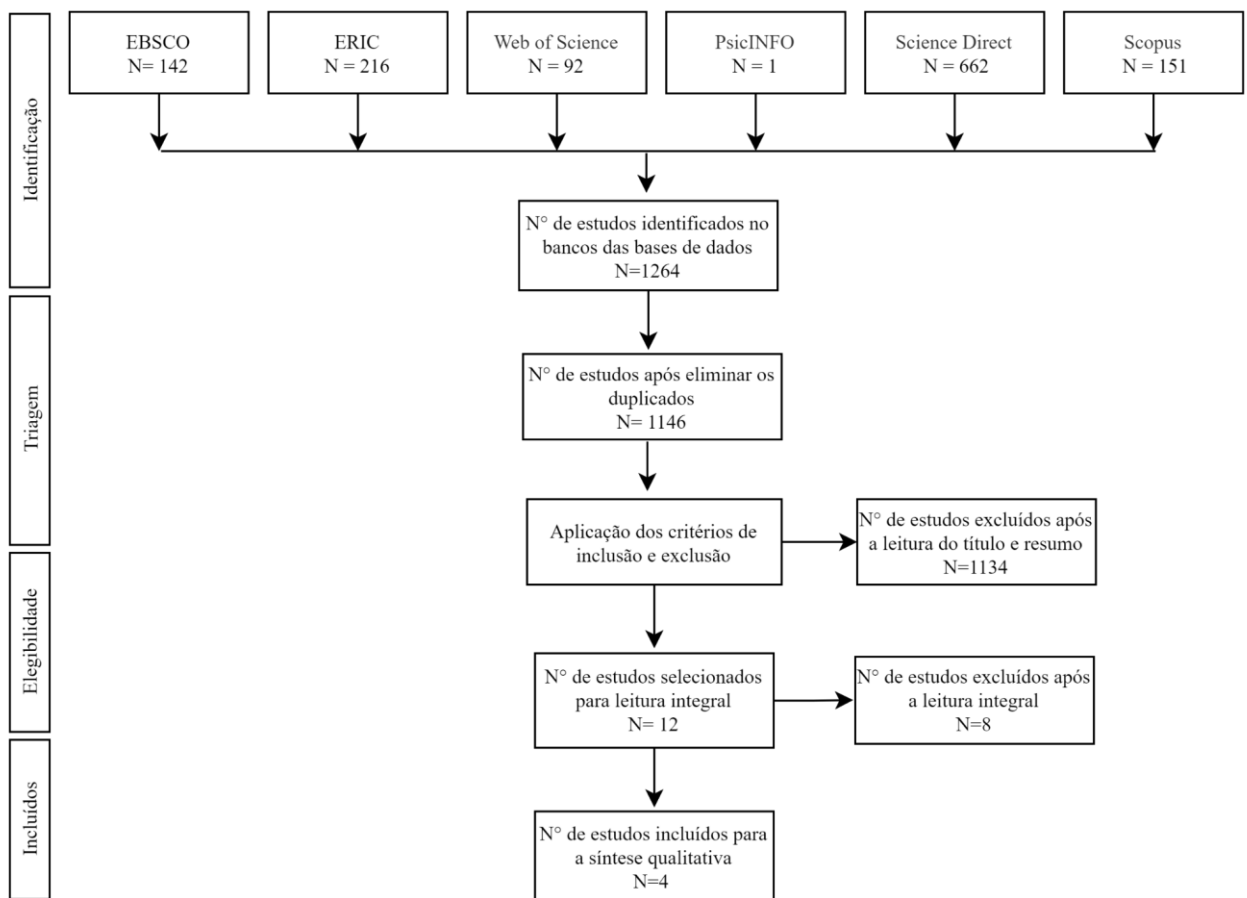
A busca nas bases de dados ocorreu entre novembro de 2021 e fevereiro de 2022. As bases de dados que possibilitaram o encontro do maior número de estudos foram: ERIC, Science Direct (Elsevier) e Scopus. A expressão que possibilitou o encontro do maior número de estudos foi "driving instructors". Nas Bases de Dados EMBASE (Elsevier), Lilacs, Pepsic, Scielo não foram encontrados estudos sobre o tema pesquisado.

A Figura 1 apresenta o fluxograma com o resultado da busca e seleção dos estudos. Foram recuperados 1264 estudos. Desse total 118 eram estudos duplicados e foram eliminados. Após a leitura dos títulos e resumos 1134 foram excluídos porque apresentavam informações sobre a interação de instrutores de trânsito com aprendizes no processo de formação de condutor ou

informações sobre o modo como ocorria o processo de formação de condutores em localidades específicas. Permaneceram apenas 12 estudos para a leitura integral. Ao realizar a leitura completa constatou-se que oito também não tinham relação com o objetivo da pesquisa (Figura 1) sendo que apenas quatro foram selecionados para análise qualitativa. A concordância entre os avaliadores para esta fase foi de 93,3%.

Figura 1

Fluxograma das Etapas de Busca e Seleção dos Estudos



A Tabela 3 contém as referências dos quatro estudos selecionados para a análise qualitativa.

Tabela 3

Referências dos Estudos Incluídos Para a Síntese Qualitativa

Item	Referências dos estudos selecionados:
A	Beynon, C. J. (1987). Teaching the driving instructors. <i>International Disability Studies</i> , 9(4), 182-183. 10.3109/03790798709166364

- B Di Stefano, M., & Lovell, R. K. (2006). Using a participatory research method to develop a handbook for driving instructors to assist with teaching older drivers. *Australian Occupational Therapy Journal*, 53, 132–135. 10.1111/j.1440-1630.2006.00560.x
- C Molina, J. G., Garcia-Ros, R., & Keskinen, E. (2014). Implementation of the driver training curriculum in Spain: An analysis based on the Goals for Driver Education (GDE) framework. *Transportation Research Part F*, 26, 28–37. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.005>
- D Passmore J., & Mortimer, L. (2011). The experience of using coaching as a learning technique in learner driver development: An IPA study of adult learning. *International Coaching Psychology Review*, 6(1), 33-45.

Extração de Dados

Como apresentado na Tabela 4, o estudo mais antigo encontrado é de 1987 e o mais recente é de 2014. Quanto ao país de publicação, nenhum deles foi publicado no Brasil. Três artigos apresentam delineamento observacional e um deles não informa o delineamento. Referente aos periódicos nos quais os estudos foram publicados, um deles é voltado para estudos sobre deficiência física (Estudo A), um para terapia ocupacional (Estudo B), um deles é específico para publicação de pesquisas sobre transporte (Estudo C) e um é da área da psicologia ligada ao coaching (Estudo D).

Tabela 4

Dados dos Estudos Incluídos na Síntese Qualitativa, Referente ao Ano, Local, Delineamento e Periódico de Publicação

Estudo	Ano	Local	Delineamento da Pesquisa	Periódico
A	1987	Grã Bretanha	Observacional	International Disability Studies
B	2006	Austrália	Observacional	Australian Occupational Therapy Journal
C	2014	Espanha	Observacional	Transportation Research Part F 26
D	2011	Reino Unido	Não informa, apenas comenta a experiência do curso	International Coaching Psychology Review

Na Tabela 5 constam os dados referentes ao objetivo de cada estudo e descrições dos participantes.

Tabela 5

Dados Referentes ao Objetivo de Cada Estudo e Participantes

Estudo	Objetivo do Estudo	Participantes
A	Relatar a experiência de implantação de um curso de três dias para instrutores de trânsito. O objetivo do curso era explicar em termos leigos alguns dos efeitos da deficiência física na tarefa de dirigir e como eles podem ser superados	Seis instrutores de trânsito qualificados
B	Desenvolvimento de um manual para instrutores de direção para facilitar o ensino de motoristas mais velhos	Etapa 1 - instrutores de direção e demais interessados. Na Etapa 4 - 28 instrutores de direção participaram do teste de usabilidade
C	(1) Obter evidências empíricas sobre até que ponto os instrutores de direção atingiram seus objetivos ao ensinar diferentes áreas de habilidades de direção segura no processo de educação de motoristas na Espanha (2) Explorar a correspondência entre os conceitos teoricamente construídos do quadro GDE e as percepções dos instrutores sobre a implementação do currículo de formação de motoristas na Espanha	676 instrutores de direção selecionados aleatoriamente. A faixa etária da amostra foi entre 21 e 70 anos, 81,7% eram do sexo masculino e 18,2% do sexo feminino. Quanto à experiência dos participantes, trabalhavam como instrutores de condução entre 1 e 49 anos, com média de 15,8 anos
D	Verificar a experiência de instrutores de trânsito em relação ao ensino de como dirigir um carro (categoria B) em motoristas aprendizes e sua experiência de usar um novo método de desenvolvimento, coaching, nessas situações	Dois grupos de 12 instrutores de trânsito realizaram um curso de treinamento. Desse total de 24, após a conclusão do programa, 15 participantes foram selecionados aleatoriamente para entrevista, dentre eles, 12 eram do sexo masculino e três do sexo feminino, com faixa etária entre 32 e 63 anos. O tempo de experiência profissional entre os instrutores de trânsito participantes variou de um a 26 anos

Na Tabela 6 estão incluídos dados sobre materiais e instrumentos utilizados. Dos quatro estudos, apenas os Estudos C e D indicam os instrumentos usados: a escala DTCl (Driver Training Curriculum Implementation) e a matriz GDE (Goals for Driver Education), respectivamente. Em relação à intervenção proposta, prevalece a proposta de uma perspectiva informacional, embora haja descrição de alguns comportamentos como, por exemplo, no Estudo D. Nesse estudo, um dos objetivos é o de treinar habilidades de escuta, porém não é explicado como fazer isso, em que

situações isso deve ser feito e a função de tal habilidade. Em nenhum dos estudos selecionados há uma descrição das atividades de ensino empregadas.

Tabela 6

Dados Referentes aos Materiais e Instrumentos, Finalidade das Intervenções Propostas e Sobre as Atividades de Ensino

Estudo	Materiais e Instrumentos	Intervenções propostas	Atividades de ensino empregadas
A	Não descreve. Apenas informa que o curso teve a parte prática em que os participantes têm a oportunidade de conduzir veículos adaptados, utilizar os vários tipos de comandos que podem ser utilizados e adquirir experiência no simulador de condução	Palestras e instruções práticas por membros da equipe de avaliação da capacidade de condução. Palestras de médicos, fisioterapeutas, representantes do departamento de trânsito	Não descreve as atividades. Comenta apenas que tiveram a oportunidade de conduzir veículos com as adaptações e contato com o simulador de direção
B	O material didático era usado no carro da escola de condução e guardado em um porta-luvas. Era uma cópia impressa com o recurso de texto	Não há uma descrição direta da intervenção proposta. Informam que foi elaborado um manual para os instrutores de trânsito a fim de facilitar o ensino de motoristas mais velhos	Não informam quais as atividades de ensino empregadas. Escreveram apenas que 28 instrutores de direção participaram do teste de usabilidade
C	Aplicação da escala DTCT (Driver Training Curriculum Implementation)	Solicitou-se aos instrutores de trânsito que avaliassem em que medida consideravam que as metas educativas enunciadas nos itens da escala DTCT foram alcançadas no processo de formação de condutores. Avaliaram as atividades profissionais que desenvolvem	Não emprega nenhuma atividade de ensino
D	Matriz GDE e o uso de quatro modelos de coaching, entrevista humanística, comportamental (GROW), cognitivo comportamental e motivacional, com ferramentas e técnicas associadas, adaptadas para usar em um contexto de dirigir	O curso incluiu treinamentos de habilidades básicas de escuta, perguntas e resposta, além de aspectos técnicos, como a aplicação da matriz GDE e o uso de quatro modelos de coaching, entrevista humanística, comportamental (GROW), cognitivo comportamental e motivacional, com ferramentas e técnicas associadas adaptadas para usar em um contexto de dirigir	Não empregou nenhuma atividade de ensino. Os instrutores de trânsito responderam à escala DTCT. Por meio dela avaliaram as atividades profissionais que desenvolvem

Avaliação da Qualidade Individual dos Estudos

Dentre os estudos selecionados, apresentados na Tabela 7, os princípios de Enquadramento Conceitual e Convicção apresentaram a maior porcentagem na avaliação, equivalente a 58,3% e 62,5%, respectivamente. O princípio de abertura e transparência pontuou 23,4% na avaliação da qualidade individual, tendo a avaliação mais baixa entre todos os princípios.

Dos quatro estudos apresentados na Tabela 7, o Estudo C (Molina et al., 2014) foi o que obteve a melhor avaliação de ambos os avaliadores. O Estudo A (Beynon, 1987), por sua vez, foi o que apresentou pior pontuação (0%), de acordo com os avaliadores. Destaca-se que, com exceção do Estudo C, todos os demais foram avaliados com qualidade “baixa”.

Tabela 7

Avaliação da Qualidade Individual dos Estudos Conforme Critérios do BE2

Ref.	Indiv.	Enq. Conc.	Aberrr e Transp.	Rob do método	Adeq. cultural	Validade	Conf.	Conv.	Total Indiv.	Qualidade Indiv. do Estudo
A (1987)	Pesq.	0/6	0/8	0/6	0/4	0/8	0/4	0/4	0/40 (0%)	0% Baixa
	Aval.	0/6	0/8	0/6	0/4	0/8	0/4	0/4	0/40 (0%)	
B (2006)	Pesq.	3/6	0/8	1/6	1/4	2/8	0/4	2/4	9/40 (22,5%)	22,5% Baixa
	Aval.	3/6	0/8	1/6	1/4	2/8	0/4	2/4	9/40 (22,5%)	
C (2014)	Pesq.	6/6	6/8	5/6	4/4	5/8	4/4	4/4	34/40 (85%)	83,7% Alta
	Aval.	6/6	6/8	5/6	4/4	5/8	3/4	4/4	33/40 (82,5%)	
D (2011)	Pesq.	5/6	2/8	4/6	1/4	2/8	1/4	4/4	19/40 (47,5%)	47,5% Moderada
	Aval.	5/6	1/8	5/6	1/4	2/8	1/4	4/4	19/40 (47,5%)	
Total		28/48 (58,3%)	15/64 (23,4%)	21/48 (43,75%)	12/32 (37,5%)	18/64 (28,1%)	9/32 (28,1%)	20/32 (62,5%)		

Nota. Optou-se por abreviar algumas palavras para garantir a configuração da tabela. Onde consta: Indiv. lê-se indivíduo; Ref., lê-se Referência, Pesq., lê-se pesquisador, Aval., lê-se avaliador, Enq. Conc. lê-se Enquadramento Conceitual; Abert. e Transp., lê-se Abertura e Transparência; Rob do método lê-se Robustez do método; Adeq. cultural, lê-se Adequação cultural; Conf. lê-se Confiabilidade; Conv. lê-se Convincência; Total Indiv., lê-se Total Individual.

Na Tabela 8 apresenta a avaliação do corpo de evidências dos estudos selecionados. O corpo de evidência apresenta baixa qualidade, tamanho pequeno, contexto global e inconsistência nos estudos. O critério contexto global possibilita destacar a relevância em realizar pesquisa científica sobre um tema presente em diferentes países, enquanto o critério consistência demonstra a falta de estudos que apontam uma proposta de intervenção voltada para o desenvolvimento de comportamentos profissionais.

Tabela 8*Avaliação do Corpo de Evidências Conforme Critérios do BE2*

Corpo de Evidências	Avaliação
Qualidade Baixa	A maioria dos estudos revisados foram avaliados como tendo baixa qualidade, mostrando deficiências significativas na adesão aos princípios de rigor, validade e confiabilidade
Tamanho Pequeno	Considerando o grande número inicial de estudos encontrados e que apenas 4 tinham relação com o objetivo da pesquisa
Contexto Global	Realidade presente em diferentes países
Consistência Inconsistente	Diferentes estudos, com diferentes procedimentos, apontam para uma série de conclusões

Discussão

Este estudo teve por objetivo identificar na literatura, por meio de uma revisão integrativa, o que tem sido publicado cientificamente sobre programas de capacitação profissional para formação dos instrutores de trânsito. Realizar uma revisão integrativa de literatura permite analisar o estado da arte sobre um determinado tema de forma sistemática e ampla, identificando lacunas na área (Ercole et al., 2014). O pequeno número de artigos selecionados corrobora a afirmação de alguns pesquisadores de que o tema capacitação de instrutores de trânsito é pouco pesquisado globalmente e de que há necessidade de desenvolver pesquisas científicas voltadas para compreensão e desempenho dessa função (e.g., Jawi et al., 2017; Molina et al., 2014; Watson-Brown et al., 2021).

Nenhum dos estudos encontrados foi realizado no Brasil. Esse dado sugere que a produção de conhecimento científico sobre o tema “capacitação/treinamento de instrutores de trânsito” é escassa em nosso país. Embora a profissão de instrutor de trânsito não seja exclusiva do Brasil, o fato de não terem sido recuperados estudos produzidos por brasileiros suscita, ainda, outra questão, a relação entre a necessidade social e a produção de conhecimento científico já que no Brasil o candidato a condutor obrigatoriamente aprende a conduzir veículo motorizado em um Centro de Formação de Condutor (CFC) com um instrutor de trânsito (Resolução 789/20 - CONTRAN, 2020). Infere-se que uma das causas dessa ausência de estudos no Brasil ocorra em razão da rigidez e do absolutismo das normas elaboradas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). O CONTRAN define, por meio de Resoluções, desde o conteúdo até a forma de abordá-lo, sem deixar abertura para ajustes e melhorias das normas com base no conhecimento científico produzido no país.

Em relação aos estudos selecionados, quando se analisa quem foram os participantes verifica-se que todos já eram instrutores de trânsito. Quanto aos objetivos, todos estavam relacionados com a atuação do instrutor de trânsito em uma condição ou situação específica, i.e., o foco estava em realizar uma intervenção que de algum modo pudesse auxiliar na atuação profissional diante de uma demanda específica, como por exemplo: limitações de pessoas com deficiência física para dirigir (Beynon, 1987), ensinar motoristas mais velhos (Di Stefano & Lovell, 2006) etc. Não houve estudos cujo objetivo fosse compreender ou avaliar a formação inicial deste profissional. Uma possível implicação de não haver estudos desta natureza é a de não ter profissionais em início de carreira que se sintam preparados para atuar, após a realização do curso de capacitação, bem como relatos de instrutores de trânsito referente a necessidade de buscarem caminhos de forma independente para obterem o conhecimento necessário para treinar efetivamente os aprendizes a motoristas (Watson-Brown et al., 2021).

Ainda que os estudos selecionados estejam voltados para a intervenção que auxilie na atuação profissional diante de uma demanda específica, eles apresentam “pistas” sobre as habilidades que precisam ser consideradas na formação inicial do instrutor de trânsito. Dentre elas estão as habilidades de interagir com os aprendizes conforme as características específicas deles (e.g., se são pessoas com deficiência física, acima de 60 anos ou se são motoristas novatos), e habilidades básicas de escutar e perguntar (Di Stefano & Lovell, 2006).

Em relação à intervenção usada, de modo geral, prevalece a proposta de uma perspectiva informacional. Embora haja descrição de alguns comportamentos, em alguns dos estudos recuperados, não é explicado em que situações o comportamento deve ser apresentado bem como sua função. A noção de comportamento consiste na interação entre aquilo que o organismo faz e o ambiente no qual ele realiza esse fazer (Skinner, 1953/2003; Botomé, 2013). Para os analistas do comportamento, ensinar e aprender são comportamentos interdependentes. Ensinar refere-se ao que o professor faz e o aprender àquilo que acontece com o estudante em decorrência desse fazer do professor (Kubo & Botomé, 2001).

Uma condição para ocorrer o ensino é o planejamento das respostas a partir das exigências naturais do processo de aprendizagem (Santos, 2001). Para isso, as condições de aprendizagem devem garantir o máximo possível de aproximação com as condições do ambiente onde a pessoa irá atuar. Para criar condições para que a aprendizagem ocorra é necessário elaborar um plano de

aprendizagem no qual alguns aspectos devem ser considerados, são eles: (a) a situação-problema com a qual aprendiz se defrontará; (b) o desempenho que o aprendiz deverá apresentar perante essa situação; (c) um resultado de valor (mudança na situação-problema com a qual se defronta) para a sociedade e para si próprio (Kubo & Botomé, 2001). De acordo com Kubo e Botomé (2001), ao planejar o ensino sem considerar tais aspectos, corre-se o risco de, por ignorá-los, apenas apresentar informações e cobrar adesão do aprendiz, acreditando que apenas informar define o que constitui o comportamento de ensinar.

A fim de criar condições para que a aprendizagem ocorra, o estudo de Di Stefano e Lovell (2006) discutem um projeto que utilizou um modelo de pesquisa participativa para abordar a necessidade de treinamento de instrutores de direção para ensinar motoristas idosos. O desenvolvimento do projeto precisava considerar cinco questões principais: (1) Características dos motoristas mais velhos, (2) estilos de condução desses motoristas, (3) questões de segurança específicas relacionadas a essa população, (4) princípios de aprendizagem de adultos e (5) compatibilidade com recursos de veículos mais antigos disponíveis (Di Stefano & Lovell, 2006). Essas questões identificam a população com a qual o instrutor de trânsito se defrontará, ou seja, apresentam alguns pontos da situação-problema que devem ser considerados. Essa proposta surgiu de uma necessidade social: a falta de material de treinamento disponível relacionado ao trabalho com idosos e ao fato de instrutores de trânsito estarem trabalhando no campo sem treinamento formal, essencialmente aprendendo “no trabalho” (Di Stefano & Lovell, 2006).

Para se tornar um instrutor de trânsito na Grã-Bretanha é necessário realizar um treinamento e um processo de avaliação que é composto por três partes (Passmore & Mortimer, 2011). Embora não seja descrito como ocorre esse treinamento e o processo de avaliação, os autores descrevem que espera-se que os instrutores de trânsito atuem profissionalmente de acordo com algumas diretrizes, dentre elas: (a) ter consideração por todos os aspectos da segurança no trânsito, (b) apresentar um alto padrão de capacidade de condução, (c) ser capaz de ensinar com de forma competente, (d) ter uma abordagem profissional no atendimento ao cliente, (e) transmitir uma atitude responsável aos alunos e à profissão, (f) ser uma “pessoa adequada” (Passmore & Mortimer, 2011). Mesmo que seja descrito alguns dos desempenhos esperados na formação do instrutor, pode-se perceber que o objetivo principal, que é o de ter capacidade para ensinar uma pessoa a aprender a dirigir, não é

mencionado. Além disso, a falta de descrição da situação prejudica criar condições para que tal desempenho (desejado) seja alcançado.

Situação semelhante ao relatado por Passmore e Mortimer (2011) ocorre na capacitação de instrutor de trânsito no Brasil pois, apesar de o Anexo III da Resolução 789/20 do CONTRAN apresentar a estrutura curricular na qual consta o que precisa ser aprendido, apenas essa informação é insuficiente para caracterizar o comportamento de ensinar. Não há uma clareza na interação entre aquilo que o instrutor de trânsito vai aprender e os comportamentos que ele irá apresentar no decorrer do processo de ensinar a conduzir veículo motorizado. Tanto na Grã-Bretanha quanto no Brasil observa-se que prevalece a proposição de uma perspectiva informacional. Espera-se que a partir da apresentação de informações, sobre um assunto, o instrutor de trânsito “transforme” tais informações em comportamentos profissionais, responsabilizando-o sobre o seu processo de capacitação. O ideal na formação de instrutor de trânsito seria a aprendizagem de comportamentos profissionais, pois a noção de comportamento aumenta a probabilidade da interação entre o que o instrutor precisa fazer, o que ele faz e a possível consequência que se segue a esse fazer.

Uma proposta oriunda da Análise do Comportamento voltada para o processo de ensinar e aprender comportamentos é a de Programar Condições para o Desenvolvimento de Comportamentos, conhecida como PCDC. Sua ênfase está no processo de programar condições de ensino que tem início com a caracterização de necessidades sociais que resultam em uma situação-problema para, em seguida, propor comportamentos enquanto objetivos de ensino. Entende-se por objetivos de ensino comportamentos relevantes para lidar com uma situação-problema, de forma a eliminar/atenuar prejuízos ou promover benefícios. Em seguida, há o planejamento, construção, aplicação, avaliação e aperfeiçoamento do próprio processo e, por fim, a etapa de divulgação do trabalho realizado (Botomé, 1981; Botomé et al., 2003; Kienen, 2008). Uma etapa bastante importante nesse processo refere-se à elaboração dos objetivos de ensino, i. e., comportamentos que os aprendizes devem ser capazes de fazer no ambiente (fora do contexto de aprendizagem), como resultado de uma programação de ensino (Botomé, 1981, 1997; Cortegoso & Coser, 2013). Russi (2019) apresentou a proposta de um possível objetivo de ensino para os instrutores de trânsito. De acordo com a autora, compete ao instrutor de trânsito: capacitar os alunos do processo de habilitação a dirigir veículo motorizado de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em

qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas desta e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via (p. 116).

Após identificar, decompor e analisar os comportamentos que constituem o objetivo de ensino é possível seguir para a etapa de planejar as atividades de ensino. As atividades de ensino são atividades que o aprendiz realiza no contexto de aprendizagem, aproximando este contexto o máximo possível das condições do ambiente onde irá atuar (Botomé, 1981, 1997; Cortegoso & Coser, 2013). Os estudos selecionados para análise nesta pesquisa (Beynon, 1987; Di Stefano & Lovell, 2006; Molina et al., 2014; Passmore & Mortimer, 2011) não informaram ou não empregaram as atividades de ensino. Situação que evidencia a pouca clareza do que ensinar, i.e., falta de compreensão dos objetivos de ensino enquanto comportamento profissional a ser desenvolvido e, conseqüentemente, do que se espera que tenha sido aprendido na capacitação de instrutor de trânsito.

Quanto aos cursos de capacitação de instrutores verifica-se uma discrepância entre o que se aprende no curso e o que precisa ser feito na atuação profissional (Higelé et al., 2011). Essa discrepância prejudica também o processo de avaliação para verificar se ocorreu aprendizagem no decorrer da capacitação. Por exemplo, no Brasil, o processo de avaliação da formação do instrutor de trânsito ocorre durante o próprio curso de capacitação. Ao final de cada módulo é aplicada uma prova teórica a fim de verificar o conhecimento teórico do instrutor. Esse modelo de avaliação não favorece a preparação do instrutor para desenvolver os comportamentos profissionais necessários para ensinar outra pessoa a aprender a dirigir, pois não avalia o repertório comportamental do instrutor de trânsito.

Além dessa avaliação, no Brasil também foi proposta a avaliação da atuação do instrutor de trânsito que é o exame nacional para instrutores de trânsito ENIT, instituído pela Resolução 321/09 (CONTRAN, 2009). O ENIT consiste em uma avaliação obrigatória que seria realizada a cada 3 anos (§ 1º) por meio de uma prova eletrônica com questões objetivas de múltipla escolha. As questões da prova deveriam avaliar as áreas de conhecimento compatíveis com a formação do Instrutor (§ 3º) (Resolução 321, 2009). Tal exame ainda não está em vigor, contudo o modo como foi previsto visa apenas a avaliar a capacidade de responder questões de múltipla escolha não demonstrando diretamente a habilidade para ensinar a dirigir. Avaliações por meio de atividades que simulem e se aproximem ao máximo da realidade de ensinar alguém a aprender a dirigir podem ser mais úteis que

responder a uma prova com questões objetivas já que as primeiras estão mais próximas da realidade dos instrutores.

Referente à avaliação da qualidade individual dos estudos pode-se considerar que eles tiveram baixa pontuação. A qualidade geral dos estudos incluídos na revisão foi resultante da relação entre a avaliação da qualidade individual dos estudos, do tamanho da amostra, e da consistência do conjunto de evidências. Nesta revisão integrativa de literatura avalia-se como fraca a qualidade do corpo de evidências. A maioria dos estudos revisados foi avaliada como de baixa qualidade, mostrando deficiências na adesão aos princípios de rigor, validade e confiabilidade. Esse resultado evidencia a necessidade de se desenvolver pesquisas com maior rigor metodológico sobre o tema. O desenvolvimento de pesquisas com maior rigor metodológico permite a obtenção de dados que podem subsidiar intervenções mais efetivas.

Apesar do rigor metodológico que se busca em uma revisão integrativa de literatura, o presente estudo apresentou algumas limitações. Uma delas foi a relação entre a grande quantidade de estudos recuperados (1.264) e a pequena quantidade de estudos selecionados (apenas quatro). Pesquisas futuras poderiam usar outros descritores ou incluírem outras bases de dados. Uma decisão das pesquisadoras foi a de não realizar buscas no portal de dissertações e teses da Capes, a fim de não incluir literatura cinzenta, mas talvez essa teria sido uma possibilidade.

Mesmo diante das limitações, os dados obtidos levantam questões importantes sobre a necessidade de elaborar pesquisas e produzir conhecimento científico voltado para a capacitação de instrutores de trânsito. Ao realizar uma revisão integrativa de literatura sobre programas de capacitação profissional para instrutores de trânsito foi possível retratar a realidade em que se encontra a produção de conhecimento científico voltado para tal assunto, assim como a de demonstrar a relevância em propor pesquisas futuras para aumentar a probabilidade de tais profissionais atuarem de modo eficaz no processo de formação de condutores.

Os dados desta pesquisa mostram a necessidade da elaboração de programas que definam o que precisa ser ensinado enquanto comportamentos e, conseqüentemente, desenvolvam estratégias que criem condições para o desenvolvimento de tais comportamentos a fim de aumentar a probabilidade da qualificação desses profissionais. Entende-se, contudo, que um primeiro passo para o desenvolvimento de uma capacitação de instrutores efetiva envolve a definição dos comportamentos

que constituem o repertório de conduzir veículo motorizado. Identificar os comportamentos que constituem esse repertório permite não apenas a elaboração de guias com o planejamento das condições de ensino para o processo de formação de condutores como também a elaboração de capacitações para os instrutores de trânsito. Foi pensando nisso que o Estudo 2 desta tese foi elaborado.

Referências

- Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro. (2020).
<https://www.atlasacidentesnotransporte.com.br/>
- Beynon, C. J. (1987). Teaching the driving instructors. *International Disability Studies*, 9(4), 182-183.
<https://doi.org/10.3109/03790798709166364>
- Botomé, S. P. (1981). Objetivos comportamentais no ensino: A contribuição da análise experimental do comportamento [Tese de doutorado não publicado]. Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo.
- Botomé, S. P. (1997). *Um procedimento para encontrar os comportamentos que constituem as aprendizagens envolvidas em um objetivo de ensino*. Texto construído para uso interno do Curso de Especialização em Arquitetura e Urbanismo na Universidade de Caxias do Sul, como convênio com a Universidade Federal de São Carlos. Não publicado.
- Botomé, S. P. (2013). O conceito de comportamento operante como problema. *Revista Brasileira de Análise do Comportamento*, 9, 56-80. <http://dx.doi.org/10.18542/rebac.v9i1.2130>
- Botomé, S. P., & Kubo, O. M. (2002). Responsabilidade social dos programas de pós-graduação e formação de novos cientistas e professores de nível superior. *Interação em Psicologia*, 6(1), 81-110. <http://dx.doi.org/10.5380/psi.v6i1.3196>
- Botomé, S. P., Kubo, O. M., Mattana, P. E., Kienen, N., & Shimbo, I. (2003, setembro). Processos comportamentais básicos como objetivos gerais, ou classes gerais de comportamentos, ou competências para a formação do psicólogo. Painel apresentado no XII Encontro Anual da Associação Brasileira de Psicoterapia e Medicina Comportamental, Londrina, Paraná.
- Building Evidence in Education. (2015). Assessing the strength of evidence in the education sector.
https://www.usaid.gov/sites/default/files/documents/1865/BE2_Guidance_Note_ASE.pdf

- Cianca, B. C., Panosso, M. G., & Kienen, N. (2020). Programação de Condições para Desenvolvimento de Comportamentos: caracterização da produção científica brasileira de 1998-2017. *Revista Perspectivas em Análise do Comportamento*, 11(2), 114-136. <https://doi.org/10.18761/PAC.2020.v11.n2.01>
- CIECA (2010). Category B (passenger car) driver licensing in CIECA member countries. Brussels, BE CIECA.
- Confederação Nacional do Transporte. (2022). *Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários 2022*. <https://www.cnt.org.br/pesquisas>
- Cortegoso, A. L., & Coser, D. S. (2013). *Elaboração de programas de ensino: material autoinstrutivo*. São Carlos: EduUFSCar.
- De Luca, G. G. (2013). Avaliação da eficácia de um programa de contingências para desenvolvimento de comportamentos constituintes da classe geral “avaliar a confiabilidade de informações” [Tese de doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Institucional UFSC. <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/122722>
- De Stefani, E., & Gazin, A. D. (2013). Instructional sequences in driving lessons: Mobile participants and the temporal and sequential organization of actions. *Journal of Pragmatics*. <https://doi.org/10.1016/j.pragma.2013.08.020>
- Di Stefano, M., & Lovell, R. K. (2006). Using a participatory research method to develop a handbook for driving instructors to assist with teaching older drivers. *Australian Occupational Therapy Journal*, 53, 132–135. <https://doi.org/10.1111/j.1440-1630.2006.00560.x>
- Donato, H. & Donato, M. (2019). Etapas na condução de uma revisão sistemática. *Acta Med Port*; 32(3) 227-235. <https://doi.org/10.20344/amp.11923>
- Ercole, F. F., Melo, L. S. & Alcoforado, C. L. G. C. (2014). Revisão Integrativa versus Revisão Sistemática. *REME – Rev Min Enferm.*, 18(1). <https://doi.org/10.5935/1415-2762.20140001>
- Gandolfi, J. (2009). Driver education – A blueprint for success? A review of the current state of driver education. Milton Keynes, UK: Driving Research Ltd.

- Gregersen, N. -P. (2005). Introduction. In G. Bartl, N. -P. Gregersen, & N. Sanders (Eds.), EU MERIT project: Minimum requirements for driving instructor training (Final Report). Vienna: Institut Gute Fahrt.
- Higelé, P., Sieffer, N., & Hernja, G. (2011). Analyse qualitative des pratiques pédagogiques des enseignants de la conduite et de l'effet de l'expérience du métier. *Rech. Transp. Seguro*. 27, 19-33. <https://doi.org/10.1007/S13547-010-0004-Y>
- Jawi, Z. M., Deros, B. M., Rashid, A. A. A., Isa, M. H. M., & Awang, A. (2017). The Roles and Performance of Professional Driving Instructors in Novice Driver Education. *SQU Medical Journal*, 17(3), 277-285. <https://doi.org/10.18295%2Fsqumj.2017.17.03.004>
- Kienen, N. (2008). *Classes de comportamentos profissionais do psicólogo para intervir, por meio de ensino, sobre fenômeno e processos psicológicos, derivadas a partir das diretrizes curriculares, da formação desse profissional e de um procedimento para decomposição de comportamentos complexos* [Tese de doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Institucional UFSC. <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/92016>
- Kitchenham B (2007). Diretrizes para realizar revisões sistemáticas de literatura em engenharia de software, versão 2.3, relatório técnico EBSE EBSE-2007-01, Universidade de Keele e Universidade de Durham.
- Kubo, O. M, & Botomé S. P. (2001). Ensino-aprendizagem: Uma interação entre dois processos comportamentais. *Interação em Psicologia*, 5 133-171. <http://dx.doi.org/10.5380/psi.v5i1.3321>
- Lei nº 12.302, de 02/08/2010 do Ministério das Cidades, e Ministério do Trabalho. (2010). Regulamenta o exercício da profissão de instrutor de trânsito. D.O.U de 03/08/2010, pág.nº 1
- Lei nº 13.863, de 08/08/2019. (2019). Altera a Lei nº 12.302, de 2 de agosto de 2010, para modificar a exigência de habilitação para o exercício da atividade de instrutor de trânsito. DOU de 9.8.2019.
- Moher D., Shamseer L., Clarke M., Ghersi D., Liberati A., Petticrew M., Shekelle P., Stewart L. A. (2015). PRISMA-P Group. Preferred reporting items for systematic review and meta-analysis protocols (PRISMA-P). *Systematic Reviews*, 4(1). <https://doi.org/10.1186/2046-4053-4-1>

- Molina, J. G., Garcia-Ros, R., & Keskinen, E. (2014). Implementation of the driver training curriculum in Spain: An analysis based on the Goals for Driver Education (GDE) framework. *Transportation Research Part F* 26, 28–37. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.005>
- Observatório Nacional de Segurança Viária. (2023). Brasil tem aumento de mortes no trânsito em 2021. <https://www.onsv.org.br/comunicacao/brasil-tem-aumento-de-mortes-no-transito-em-2021#:~:text=Em%202021%2C%20o%20Brasil%20apresentou,com%20os%20dados%20d%202020>
- Page, M. J., McKenzie, J. E., Bossuyt, P. M., Boutron, I., Hoffmann, T. C., Mulrow, C. D., Shamseerf, L., Tetzlaff, J. M., Akl, E. A., Brennan, S. E., Chou, R., Glanville, J., Grimshaw, J. M., Hrobjartsson, A., Lalu, M. M., Li, T., Loder, E. W., Mayo-Wilson, E., McDonald, S., McGuinness, L. A., Stewart, L. A., Thomass, J., Tricco, A. C., Welch, V. A., Whiting, P., & Moher, D. (2021). The PRISMA 2020 statement: An updated guideline for reporting systematic reviews. *International Journal of Surgery*, 88, (1-9). <https://doi.org/10.1016/j.ijsu.2021.105906>
- Panosso, M. G. (2019). *Elaboração e avaliação da eficiência e eficácia de um programa de ensino para capacitar professores a avaliar e a intervir em situações de bullying escolar* [Tese de doutorado, Universidade Federal de São Carlos]. Repositório Institucional UFSCAR. <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/12155?show=full>
- Passmore, J., & Mortimer, L. (2011). The experience of using coaching as a learning technique in learner driver development: An IPA study of adult learning. *International Coaching Psychology Review*, 6(1), 33–45.
- Passmore, J. & Townsend, C. (2012). The role of coaching in police driver training An IPA study of coaching in a blue light environment, *Policing: An International Journal*, 35(4), 785-800. <https://doi.org/10.1108/13639511211275698>
- Portal ONSV. (2023, maio 3). Brasil tem aumento de mortes no trânsito em 2021. *Observatório Nacional de Segurança Viária*. <https://www.onsv.org.br/comunicacao/brasil-tem-aumento-de-mortes-no-transito-em-2021>
- Resolução n. 789, de 18 de junho de 2020. *Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos*. <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao7892020r.pdf>

- Rodwell, D., Alexander, M., Bates, L., Larue, G. S., & Watson, B. (2021). Parents' perceptions of driver education: A theoretically guided qualitative investigation. *Transportation Research Part F* 77, 293–311. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.01.009>
- Russi, E. K., Botomé, S. P., & Amorim, G. G. (2011). Representação funcional da estrutura de um Centro de Formação de Condutores como um sistema de condições para desenvolvimento e administração dos comportamentos que a agência de serviços deve propiciar a sociedade. Trabalho vencedor do Prêmio ICETTRAN 2011 Qualidade e Segurança no Trânsito. Não publicado.
- Russi, E. K. (2016). *Identificar os comportamentos básicos componentes da classe geral de comportamentos denominada "conduzir veículo motorizado" conforme o Código de trânsito Brasileiro*. [Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Paraná]. Acervo Digital UFPR. <https://hdl.handle.net/1884/47339>
- Russi, E. K. (2019). *A transformação das Autoescolas em Instituições de Ensino: proposta de mudança organizacional para os Centros de Formação de Condutores a partir dos princípios da Análise do Comportamento*. Itapema SC. Edição do Autor.
- Santos, S. C. (2001). O processo de ensino-aprendizagem e a relação professor-aluno: Aplicação dos sete princípios para a boa prática na educação de ensino superior? *Caderno de Pesquisas em Administração*, 8, 69-82.
- Seguradora Líder-DPVAT. (2020). Relatório Anual 2020. <https://www.seguradoralider.com.br/Documents/RelatorioAnual/Relatorio%20Anual%20%2020%20v3.pdf>
- Schmidl, A. (2021). The driving lesson as a socio-technical situation. A case study on the interaction between learner driver, driving instructor, and the motor car. *Qualitative Sociology Review*, 17(2), 6-21. <https://doi.org/10.18778/1733-8077.17.2.01>
- Skinner, B. F. (2003). *Ciência e comportamento humano* (11ª ed.). São Paulo: Martins Fontes. (Original publicado em 1953).
- Üzümcüoğlu, Y., Öz, B., Özkan, T., & Lajunen, T. (2021). Investigating driving instructors: The mediating roles of driving skills in the relationship between organizational safety strategies and driver

behaviours. *Transportation Research Part F*, 76, 38–46.

<https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.10.013>

Vidal-Gomel, C., Boccara, V., Rogalski, J., & Delhomme, P. (2012). What are the consequences of sharing a trainee's driving course between different trainers? *Work: A Journal of Prevention Assessment, and Rehabilitation*, 41, 205–215. <https://doi.org/10.3233/wor-2012-1285>

Watson-Brown, N., Mills, L., Senserrick, T., Freeman, J., Davey, J., & Scott-Parker, B. (2021). A complex system of learning to drive: The instructor's perspective. *Safety Science* 136, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105172>

Estudo 2

**Elaboração de um Guia Instrucional para um Curso de Prática de Direção Veicular
para Condutores em Processo de Formação**

RESUMO

RUSSI, Elaini Karoline. **Elaboração de um Guia Instrucional para o Curso de Prática de Direção Veicular para Condutores em Processo de Formação**. 2024. Tese (Doutorado em Análise do Comportamento). Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2024.

Este estudo teve por objetivo elaborar um plano de ensino e, com base nele, um guia instrucional para um curso de prática de direção veicular para condutores em processo de formação. Para elaboração do plano de ensino e do guia empregou-se a PCDC (Programar Condições para o Desenvolvimento de Comportamentos). A dissertação de Russi (2016), foi usada como fonte de informação para a identificação dos comportamentos componentes da classe geral denominada “conduzir veículo motorizado”. O procedimento foi composto pelas seguintes etapas: (a) avaliação dos resultados apresentados na dissertação de Russi (2016), (b) distribuição dos comportamentos, selecionados na Etapa 1, nas categorias propostas por Russi et al. (2011), (c) elaboração do Diagrama de decomposição, (d) análise dos comportamentos decompostos na Etapa 3, (e) sequenciamento dos comportamentos constituintes do Diagrama de decomposição de acordo com sua abrangência, (f) elaboração do plano de ensino e, com base nele, um guia com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” no curso de prática de direção veicular conforme as exigências da Resolução 789/20 (CONTRAN). Na primeira etapa foram identificados 113 comportamentos distribuídos em 11 categorias. Com exceção das categorias “Avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos” e “Conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito” em todas as outras foi possível categorizar pelo menos um comportamento. Os comportamentos identificados foram dispostos no Diagrama de decomposição e 292 comportamentos foram decompostos a partir dos comportamentos identificados. Os 405 comportamentos (identificados e decompostos) foram organizados de acordo com o seu grau de abrangência em um Diagrama de decomposição, o que resultou em nove colunas. Os dados obtidos com o sequenciamento dos comportamentos no diagrama possibilitaram verificar por qual comportamento o ensino deve começar e como os comportamentos podem ser distribuídos em unidades de ensino no processo de formação de condutores. Por fim, um guia com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” foi elaborado. O Guia instrucional é composto por 20 aulas de 50 minutos cada. Os dados do estudo possibilitam maior clareza sobre os comportamentos componentes da classe geral de comportamento “conduzir veículo motorizado” que devem ser ensinados pelo instrutor de trânsito para que o aprendiz a condutor aprenda a “conduzir veículo motorizado”.

Palavras-chave: instrutor de trânsito; Diagrama de decomposição; Análise do Comportamento; PCDC; autoescola

ABSTRACT

RUSSI, Elaini Karoline. **Preparation of an Instructional Guide for the Vehicle Driving Practice Course of the Driver Training Process**. 2024. Tese (Doutorado em Análise do Comportamento). Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2024.

This study aimed to develop a teaching plan and, based on it, an instructional guide for a practical driving course for drivers in the training process. To prepare the teaching plan and guide, the PCDC (To Program of Conditions for the Development of Behaviors) was used. Russi's dissertation (2016) was used as a source of information to identify the behaviors that make up the general class called "driving a motor vehicle". The procedure consisted of the following steps: (a) evaluation of the results presented in Russi's dissertation (2016), (b) distribution of behaviors, selected in Step 1, in the proposed categories by Russi et al. (2011), (c) preparation of the teaching diagram, (d) analysis of the behaviors decomposed in Step 3, (e) sequencing of the behaviors comprising the teaching diagram according to their scope, (f) preparation of a guide with the initial planning of teaching conditions to develop the terminal behavior "driving a motor vehicle" in the vehicle driving practice course in accordance with the requirements of Resolution 789/20 (CONTRAN). In the first stage, 113 behaviors were identified, divided into 11 categories. With the exception of the categories "Evaluate the general operating conditions of the vehicle according to the information contained on the instrument panel" and "Drive the vehicle in accordance with traffic sign rules", in all others it was possible to categorize at least one behavior. The identified behaviors were arranged in the teaching diagram and 292 behaviors were decomposed from the identified behaviors. The 405 behaviors (identified and broken down) were organized according to their degree of coverage in a teaching diagram, which resulted in nine columns. The data obtained from the sequencing of behaviors in the diagram made it possible to verify which behavior teaching should begin with and how behaviors can be distributed across teaching units in the driver training process. Finally, a booklet with the initial planning of teaching conditions to develop the terminal behavior "driving a motor vehicle" was created. The guide consists of 20 classes of 50 minutes each. The study data provide greater clarity about the behaviors that are part of the general class of behavior "driving a motor vehicle" that must be taught by the traffic instructor so that the apprentice driver learns to "drive a motor vehicle".

Key words: traffic instructor; teaching diagram; Behavior Analysis; PCDC; driving school.

A partir de 1998, com a alteração do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em vigor, passou a ser obrigatória a participação em um Centro de Formação de Condutores (CFC), para qualquer cidadão que queira possuir uma habilitação para conduzir veículo motorizado. Desde então, as antigas autoescolas passaram a ser denominadas como CFCs, conforme Resolução 358/10 do CONTRAN. A ideia é a de que para adquirir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o documento que dá direito a conduzir veículo motorizado, o cidadão precisa realizar um processo de formação de condutor que desenvolva comportamentos necessários para conduzir veículo motorizado de maneira segura para si e para os demais usuários da via. Contudo, estudos realizados pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2014) demonstram uma discrepância entre aquilo que está previsto em lei e o que de fato tem ocorrido. Para autores como Hoffmann (2005) e Watson-Brown et al. (2021), o que se observa é que a formação de condutores está focada no treino de habilidades mínimas necessárias para o aprendiz passar no teste prático de direção, ignorando o desenvolvimento de comportamentos seguros no trânsito.

Com o intuito de propor intervenções voltadas para a formação de condutores, Russi (2016) identificou, a partir do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), os comportamentos constituintes da classe geral “conduzir veículo motorizado de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas da via pública e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via”⁵. A identificação desses comportamentos é uma das etapas iniciais da Programação de Condições para o Desenvolvimento de Comportamentos (PCDC). A partir desta etapa pode-se seguir para outras como a de decomposição dos comportamentos e, posteriormente, para etapas que resultam na elaboração de programas de ensino (Kienen et al. 2021). O objetivo deste estudo foi o de elaborar um plano de ensino e, com base nele, um guia para um curso prático de direção veicular para condutores em processo de formação.

⁵ Desse ponto do texto em diante, exceto quando a redação por extenso for necessária, a expressão “conduzir veículo motorizado” será utilizada como forma de referência sintética à expressão completa: “conduzir veículo motorizado de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas da via pública e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via”.

O candidato a condutor de veículo motorizado obrigatoriamente aprende a dirigir em um Centro de Formação de Condutores (CFC) com um instrutor de trânsito (Resolução 789/20 - CONTRAN, 2020), portanto, pensar a formação de um condutor implica pensar na formação do instrutor. A capacitação de instrutores de trânsito e a formação de condutores de veículo motorizado, são processos interligados. O que é proposto na capacitação dos instrutores, enquanto formação profissional, influenciará diretamente no modo como eles desempenharão suas atividades profissionais na formação de condutores. Espera-se que o instrutor de trânsito aprenda a criar condições para ensinar o aprendiz a conduzir veículo motorizado, porém os dados de estudos como o de Higelé et al. (2011) sugerem que há discrepância entre o que eles aprendem no curso e o que precisam para o exercício da profissão de instrutor.

A fim de investigar o que tem sido publicado sobre os programas de capacitação profissional para formação dos instrutores de trânsito, Russi (2024 – Estudo 1 desta tese) realizou uma revisão integrativa de literatura sobre o tema. A autora encontrou 1264 estudos e selecionou apenas quatro para análise. A maioria dos estudos foi excluída pois não tinha relação com programas de capacitação profissional para instrutores de trânsito, tratando-se, especificamente, de estudos que abordavam a interação do instrutor com o aprendiz, durante o processo de aprender a dirigir. O pequeno número de estudos selecionados corrobora a afirmação de alguns pesquisadores (e.g., Jawi et al., 2017; Molina et al., 2014; Watson-Brown et al., 2021), de que o tema capacitação de instrutores de trânsito é pouco pesquisado globalmente e de que há necessidade de desenvolver pesquisas científicas voltadas para a compreensão e o desempenho da função de instrutor de trânsito.

Uma alternativa para a falta de estudos voltados para a formação de instrutor de trânsito, seria pensar a capacitação deles tendo como base pesquisas voltadas para a formação de motoristas e propor um sistema de educação continuada para aqueles profissionais (Higelé et al., 2011). Então, entendendo que a capacitação de instrutores de trânsito e o processo de formação de condutores estão interligados, a proposta inicial seria a de olhar para o processo de formação de condutores para, posteriormente, planejar a capacitação do instrutor de trânsito a partir do que precisa ser ensinado para o candidato a condutor.

O processo de formação de condutores no Brasil vem sendo regulamentado por meio de Resoluções estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). A Resolução vigente é a

789/20 (CONTRAN) na qual consta no Art.º 7 a afirmação de que a formação do condutor compreende a realização do curso teórico-técnico e de prática de direção veicular (Resolução 789/20 CONTRAN). Referente ao curso de prática de direção veicular é exigido no mínimo vinte horas aula, das quais pelo menos uma deve ser realizada no período noturno. A estrutura curricular e especificações estão descritas no Anexo II (Resolução 789/20 CONTRAN).

A estrutura curricular do curso de prática de direção veicular abrange aspectos relativos ao veículo, prática na via pública e interação com demais usuários. Conforme consta no Anexo II, para cada um dos aspectos citados há pontos a serem considerados, são eles: (a) veículo: funcionamento, equipamentos obrigatórios e sistemas; (b) prática na via pública rural e urbana: normas de circulação e conduta, observância da sinalização, direção defensiva, parada e estacionamento; (c) usuários da via: pedestres, ciclistas, motociclistas e demais condutores (Resolução 789/20 CONTRAN). Tais pontos da estrutura curricular não são explicados e detalhados, apenas mencionados. Não há uma descrição dos comportamentos esperados do condutor nem do objetivo da formação do condutor. Também não são apresentadas diretrizes sobre como o recém condutor de veículo motorizado deve se comportar no trânsito.

Dentre os tópicos descritos no Anexo II da Resolução 789/20 (CONTRAN) há uma seção intitulada “aprendendo a conduzir”, nela são citados aspectos a serem considerados no processo de aprender a conduzir o veículo motorizado. De acordo com o anexo, devem ser considerados os seguintes aspectos: uso dos pedais e início da condução em 1ª marcha; mudança da 1ª para a 2ª marcha; mudança da 2ª para a 3ª marcha; mudança da 4ª para a 5ª marcha; controlando a condução veicular; efetuando uma curva; aperfeiçoando o uso da alavanca de câmbio e relação das marchas; aperfeiçoando o uso da embreagem; aperfeiçoando o uso do freio; domínio do veículo em marcha à ré (Anexo II, Resolução 789/20 CONTRAN, s.p.).

Como pode ser observado no trecho do Anexo II, o conteúdo descrito nele refere-se ao que se espera que ocorra no processo de formação de condutores referente ao controle do veículo. Faltam informações que orientem tanto a atuação do instrutor de trânsito, enquanto responsável pela formação do condutor, quanto o próprio aprendiz a condutor de veículo motorizado. Um motorista seguro não pode ser descrito apenas como alguém habilidoso em controlar e manobrar veículos. Ele deve apresentar comportamentos seguros com as interações no espaço do trânsito (Gregersen, 2005).

A seção seguinte do mesmo anexo (Resolução 789/20 - CONTRAN), denominada “aprendizado da circulação” traz uma lista orientada para a interação com o veículo diante das situações de trânsito. Exemplos de tópicos dessa seção, são: posição do veículo na via, velocidade e observação do trânsito; entrada no fluxo do tráfego de veículos na via; parada e estacionamento; ultrapassagens; passagem em interseções (cruzamentos). Assim como na seção “aprendendo a conduzir”, nesta seção também não são especificados os comportamentos que orientem a atuação do instrutor de trânsito ou do aprendiz sobre como agir diante das situações de trânsito.

A ausência da descrição de comportamentos nas resoluções indica a necessidade de identificar os comportamentos que constituem o processo de aprender a conduzir veículo motorizado de maneira segura para si e para os demais cidadãos que circulam na mesma via. Primeiro é preciso definir quais comportamentos constituem o repertório de conduzir veículo motorizado, pois a identificação desses comportamentos é condição necessária para elaborar planos de ensino para o processo de formação de condutores e, conseqüentemente, elaborar capacitação de instrutores de trânsito para atuarem no processo de formação de condutores.

Se no Brasil não há uma descrição clara dos comportamentos que precisam ser ensinados, na Europa, Hatakka et al. (2002) formularam um modelo conceitual de treinamento e educação de motoristas chamado de *Matriz Goals for Driver Education* - Metas para educação dos motoristas - conhecida por Matriz GDE. Por meio dessa matriz classificam-se os aspectos que influenciam o comportamento do motorista iniciante em quatro níveis hierárquicos interconectados, são eles: manobras do veículo (Nível 1); domínio de situações do trânsito (Nível 2); objetivos e contextos de direção (Nível 3); e objetivos para a vida e habilidades para viver, Nível 4. A Tabela 1 apresenta uma descrição de cada um dos níveis da Matriz GDE bem como os comportamentos necessários para que se atinja cada um deles.

Tabela 1

Descrição dos Níveis Hierárquicos da Matriz GDE e dos Comportamentos Necessários em Cada Nível

Níveis	Descrição	Comportamentos
1. Manobras do veículo	Para operar um veículo com eficiência, as manobras básicas devem ser automatizadas. Durante o processo de formação, é necessário um número suficiente de repetições de manobras básicas para alcançar a automaticidade. Além das habilidades necessárias em situações normais de condução, o	Abrange os comportamentos mais simples de arrancar o veículo, mudar a velocidade, reduzir a velocidade, trocar a marcha, manobrar um veículo e usar procedimentos básicos de segurança, como verificação de espelhos e aprendizagem de regras básicas de trânsito (por exemplo, regras básicas

	motorista deve estar ciente dos erros típicos de controle de velocidade e direção, que levam à perda de controle do veículo. Sem esse conhecimento, não é possível evitar esses erros.	de trânsito, como limites de velocidade, quando usar sinais de direção.
2. Controle de situações do trânsito	Componente central da educação do motorista. O condutor tem de adaptar o seu comportamento individual ao comportamento dos outros usuários da via, no trânsito. Também tem que perceber e prever o comportamento de outros usuários da via e tornar seu próprio comportamento previsível para os outros. Conhecer as regras de trânsito e se comportar de acordo com elas é uma parte importante dessas habilidades.	Relaciona-se aos comportamentos de adaptar a condução do veículo conforme as condições de trafegabilidade, tais quais, cruzamentos, ultrapassagens, assim como a comportamentos de identificar potenciais perigos no trânsito: situações de trânsito e a construção de habilidades de percepção de perigo
3. Objetivos e contextos de direção	Os motoristas decidem com que finalidade, onde, com quem, com o quê e a que horas dirigir. Essas decisões têm consequências importantes para a segurança no trânsito e são funções de muitos fatores na situação de vida de uma pessoa, por exemplo, situação econômica e em sua personalidade. A antecipação dos riscos está relacionada ao conhecimento sobre a necessidade de planejamento e os problemas que surgem, quando o motorista não consegue planejar a condução adequadamente.	Envolve comportamento de tornar-se “consciente” do que realmente está acontecendo e das consequências do que está acontecendo e do que pode acontecer. A escolha entre carro ou ônibus, condução diurna ou noturna, horário de pico ou não, decisão de dirigir sob efeito de álcool, fadiga ou estresse etc.
4. Objetivos para a vida e habilidades para viver	Habilidades pessoais para lidar com diferentes situações da vida em geral. Estágio de desenvolvimento da pessoa são fatores influentes na determinação do comportamento no trânsito.	Referem-se a variáveis como: a origem social, o sexo, a idade e outras pré-condições individuais que influenciam o comportamento de conduzir e o envolvimento em acidentes.

Nota. Produzida pela autora com base nos estudos de Hatakka et al. (2002), Gregersen (2005) e Rodwell et al. (2021)

De acordo com Hatakka et al. (2002) e Gregersen (2005), o treinamento de motoristas tradicionalmente se concentra nos níveis de manobras do veículo e controle de situações do trânsito, enquanto a proposta de educação para se tornar um motorista que dirija com segurança implica que os motoristas estejam conscientes dos riscos de dirigir, de suas próprias habilidades e de suas características como pessoa. A fim de ampliar a compreensão da dimensão de cada nível, os autores expandem sua proposta. A nova proposta considera também as seguintes dimensões: (a) conhecimentos e habilidades: apresenta o que o motorista precisa para dirigir em circunstâncias normais, (b) fatores de aumento de risco: relacionados à “percepção de perigo”, enfatiza os tipos de risco associados a cada um dos níveis hierárquicos do comportamento de condução e na conscientização sobre situações relacionadas ao trânsito e à vida em geral que podem estar associadas a um risco maior, (c) autoavaliação: relacionada ao desenvolvimento de perícia e pensamento reflexivo; como o motorista avalia sua própria situação nos quatro níveis (Hatakka et al., 2002; Gregersen, 2005). A Tabela 2 apresenta os exemplos de aspectos componentes relacionados às dimensões:

conhecimento e habilidades, fatores de aumento de risco, e autoavaliação de cada um dos quatros níveis da Matriz GDE.

Tabela 2

Exemplificação de Aspectos Componentes Relacionados às Dimensões: Conhecimento e Habilidades, Entendimento dos Fatores que Aumentam o Risco e Autoavaliação

Níveis	Conhecimento e Habilidade	Entendimento dos Fatores de Risco	Autoavaliação
1. Manobras do veículo	Controle do veículo em funcionamento. Entendendo o impacto das leis físicas etc.	Entender os riscos associados ao não uso de cintos de segurança, quebra de sistemas do veículo, uso de pneus desgastados etc.	Avaliação das habilidades de controle do carro.
2. Domínio de situações do trânsito	Compreensão das regras de trânsito, percepção de risco etc. Automatização dos elementos do processo de condução. Cooperação com outros motoristas etc.	Entender os riscos associados à desobediência das regras etc.	Avaliação das habilidades de condução, desenvolvendo um estilo pessoal de condução etc.
3. Objetivos e contextos de direção	Entendimento da importância da escolha modal, hora do dia, motivos para direção, planejamento de rotas etc.	Entender o impacto de álcool, fadiga, baixa fricção, tráfego na hora do rush, idade dos passageiros etc.	Avaliação do entendimento da importância dos motivos pessoais, autocrítica etc.
4. Objetivos para a vida e habilidades para viver	Entendimento da importância do estilo de vida, idade grupo, cultura, social circunstâncias etc.	Entender a importância da busca de sensações, aceitação de riscos, normas de grupo, pares, pressão etc.	Avaliação do entendimento da importância da introspecção, competência, pessoal pré-condições para segurança direção, controle de impulso etc.

Nota. Produzida pela autora com base nos estudos de Hatakka et al. (2002) e Gregersen (2005).

A Matriz GDE representa um avanço diante do que se tinha e ainda se tem disponível sobre o conhecimento e recursos para orientar o processo de formação dos condutores, em especial na Europa, para onde foi criada. Apesar das propostas da Matriz GDE se mostrarem interessantes para orientar o processo de aprender a dirigir, na maioria dos países, o foco da formação do condutor continua sendo os aspectos relacionados às manobras do veículo e o domínio de situações do trânsito, sem muita atenção para questões relacionadas à complexidade das situações às quais os motoristas são expostos e aos comportamentos a serem apresentados em tais situações.

Ainda, embora os estudos referentes à matriz (e.g., Gregersen, 2005; Hatakka et al., 2002; Molina et al., 2014) apresentem algumas propostas de conteúdos, habilidades que devem ser desenvolvidos pelos motoristas aprendizes para aprenderem a dirigir, o que é apresentado nesses estudos não é suficiente para propor uma intervenção voltada para o processo de formação de condutores. De modo geral, há pouca especificidade de quais são os comportamentos que devem ser desenvolvidos. Nessa direção, estudos embasados na Análise do Comportamento, em específico na área de Programar Condições para o Desenvolvimento de Comportamentos - PCDC, têm muito a contribuir.

A Análise do Comportamento é uma abordagem da Psicologia em que o objeto de estudo e intervenção é o comportamento dos organismos, sendo este compreendido como a interação entre aquilo que o organismo faz e o ambiente no qual realiza esse fazer (Botomé, 2013; Skinner, 1953/2003). O que o organismo faz representa a ação enquanto o ambiente no qual realiza esse fazer é constituído por dois “elementos”: o ambiente antecedente, que faz referência aos aspectos específicos da situação na qual a ação ocorre e o ambiente consequente, que faz referência aos aspectos específicos que se seguem à ação do organismo (Botomé, 2001 e 2013; Skinner, 1953/2003).

A PCDC é uma tecnologia que tem por base os conhecimentos produzidos pela Análise Experimental do Comportamento (Kienen et al., 2013; Kienen et al., 2021). Estudos demonstram os benefícios dessa tecnologia para o ensino e a aprendizagem (e.g., De Luca, 2013; De Paula, 2019; Kienen et al., 2021). De acordo com autores que trabalham com a PCDC, antes de qualquer capacitação é importante compreender quais são as situações-problema com as quais os aprendizes terão de lidar para que se possa definir quais comportamentos serão efetivos na resolução dessas situações, bem como arranjar as condições para o desenvolvimento desses comportamentos (Cortegoso & Coser, 2011; Kubo & Botomé, 2001).

O foco da PCDC é o desenvolvimento de comportamentos e, portanto, necessita a participação ativa do aprendiz durante o processo de aprendizagem (Cianca et al., 2020; Kienen et al., 2021). Para isso, na aplicação dessa tecnologia adotam-se alguns princípios que favorecem esse processo, são eles: (a) aprendizagem em pequenos passos, que pressupõe a decomposição do comportamento-objetivo de ensino mais abrangente em comportamentos-objetivo intermediários, menos abrangentes; (b) resposta ativa, em que o aprendiz participa ativamente das atividades propostas, para isso é dado

ao aprendiz condições de responder ao que está aprendendo por meio das atividades de ensino; (c) verificação imediata, em que o aprendiz deve ter condições de verificar imediatamente o seu “desempenho” após apresentar as respostas; (d) ritmo individual, em que o ritmo de aprendizagem de cada um é respeitado; e (e) avaliação, no qual o programa de ensino é revisado com a finalidade de aprimorá-lo e ajustá-lo melhor às necessidades dos aprendizes envolvidos (Botomé, 1981; De Luca, 2008; Kienen et al., 2021; Lorenzo et al., 2010). A interação entre esses princípios possibilita que o aprendiz interaja com a situação-problema de modo a produzir resultados de valor para si e para a sociedade e não apenas a falar sobre determinado assunto ou fenômeno (Cianca et al., 2020; Kubo & Botomé, 2001).

As etapas da PCDC têm início com a caracterização das necessidades para posteriormente elaborar a proposição do comportamento-objetivo de ensino. Uma das implicações de propor objetivos de ensino em termos de comportamentos é a possibilidade de ampliar a visibilidade daquilo que o aprendiz deve ser capaz de fazer ao lidar com a situação-problema presente no seu contexto social (Botomé & Kubo, 2002; Kienen et al., 2021). Além disso, proporciona clareza do que deve ser ensinado aumentando a probabilidade de que o programador de ensino elabore condições favoráveis para o desenvolvimento de tais comportamentos (Botomé & Kubo, 2002; Kienen et al., 2021).

Programar condições de desenvolvimento de comportamentos é uma classe muito ampla de comportamentos envolvidos em processos de ensino, que iniciam com a descoberta dos comportamentos-objetivo de ensino e prossegue com os trabalhos de planejamento, construção, aplicação, avaliação e de aperfeiçoamento do próprio processo de ensino e a consequente comunicação desse tipo de trabalho (Kienen et al., 2013, p.486).

No referente ao uso da PCDC para o estudo do comportamento de dirigir veículo motorizado, pesquisas foram realizadas (Canali, 2015; Russi et al., 2011; Russi, 2016; 2019). Os estudos de Russi et al. (2011) e Russi (2019), examinaram documentos legais e apresentaram uma proposta de comportamento terminal e de comportamentos intermediários para o CFC. Essa proposta de objetivos constituem os produtos que caracterizam o benefício (o resultado do serviço) de um CFC para a sociedade. A Tabela 3 apresenta o comportamento terminal e os comportamentos intermediários.

Tabela 3

Apresentação do Comportamento Terminal e dos Comportamentos Intermediários a Serem Desenvolvidos no Processo de Formação de Condutores

Comportamento Terminal	Conduzir veículo automotor de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas da via pública e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via
Comportamentos Intermediários	1. Avaliar as condições do funcionamento dos equipamentos obrigatório do veículo 2. Avaliar as condições do veículo conforme as informações contidas no comando do painel 3. Avaliar as condições gerais dos sistemas do veículo 4. Colocar veículo em funcionamento 5. Colocar veículo em movimento na via pública 6. Conduzir veículo conforme a sinalização de trânsito 7. Conduzir veículo conforme as regras de circulação de trânsito 8. Avaliar a possibilidade de conduzir veículo na via pública conforme as condições gerais desta 9. Conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições da via utilizada 10. Avaliar a possibilidade de conduzir o veículo na via pública conforme as condições climáticas existentes 11. Conduzir veículo sob quaisquer condições climáticas de acordo com as limitações ou possibilidades que elas oferecem 12. Conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos, movimentações de pedestres e condições de trafegabilidade da via pública 13. Conduzir veículo de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam pela mesma via

Nota. Reproduzida de Russi (2019) e Russi et al. (2011).

A clareza em relação ao comportamento terminal (objetivo de ensino) e aos comportamentos intermediários aumenta a probabilidade de programar capacitações mais eficazes já que se tem clareza do que precisa ser ensinado e da sequência em que esse ensino deve ocorrer, por exemplo, a necessidade de ensinar comportamentos pré-requisito (Russi, 2019; Russi et al., 2011).

Após a proposição do comportamento terminal e dos comportamentos intermediários, Russi (2016) identificou os comportamentos básicos componentes da classe geral de comportamentos denominada “conduzir veículo motorizado” conforme o Capítulo III do Código de Trânsito Brasileiro – Das Normas de Circulação e Conduta, por meio de um procedimento composto por 10 etapas. Foram elas: (1) selecionar e registrar trecho da obra utilizada como fonte de informação; (2) destacar partes no trecho, que indiquem elementos de componentes dos comportamentos; (3) identificar componentes dos comportamentos; (4) derivar componentes dos comportamentos; (5) avaliar a linguagem para se referir aos componentes dos comportamentos; (6) nomear classes de comportamentos; (7) avaliar a nomenclatura de nomes das classes dos comportamentos propostas; (8) avaliar a coerência entre os nomes das classes de comportamentos propostas e os trechos selecionados da obra utilizada; (9)

organizar em uma lista com os nomes das classes de comportamentos propostas; (10) categorizar as classes de comportamentos em relação à estrutura curricular proposta pelo CONTRAN (Res. 285/08) e aos comportamentos-objetivo intermediários do CFC.

Após a identificação e derivação dos componentes dos comportamentos, Russi (2016) realizou a identificação das unidades comportamentais que compõem cada comportamento (estímulo antecedente, resposta, estímulo consequente). Considerando que o material empregado para identificar as respostas (Capítulo III do CTB) não é de embasamento analítico-comportamental pôde-se observar que, de modo geral, era especificadas as situações que indicam o que os condutores de veículos motorizados “devem” fazer ao circularem no trânsito, no entanto, essas indicações não evidenciam as interações que ocorrem entre a ação do condutor e os aspectos do trânsito (Russi, 2016). Geralmente, no CTB são mencionadas informações que fazem referência a alguns aspectos do trânsito antes da ação do condutor (estímulos antecedentes) e à própria ação do condutor (respostas), porém não são citados os aspectos que devem se seguir à ação do condutor (estímulos consequentes). Por exemplo, o comportamento “abster-se de frear bruscamente seu veículo”, foi retirado do Art. 42 do CTB “nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo razões de segurança”. Neste trecho identificou-se os estímulos antecedentes (veículo e necessidade de abster-se de frear bruscamente seu veículo), porém os estímulos consequentes foram derivados, sendo eles: (a) aumento da probabilidade de abster-se de frear bruscamente seu veículo; (b) aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de frear bruscamente seu veículo, (c) diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com o veículo que o segue atrás por abster-se de frear bruscamente seu veículo.

Embora tenham sido realizadas etapas iniciais da PCDC no trabalho realizado por Russi (2016), para elaborar um programa para o desenvolvimento de comportamentos constituintes do processo de aprender a dirigir é necessário que se realizem outras etapas, sendo elas: (a) a decomposição dos comportamentos constituintes da classe geral “conduzir veículo motorizado” bem como, (b) a elaboração de um diagrama de decomposição. Segundo Cortegoso e Coser (2013) decompor um comportamento é “descrever o caminho que deve ser percorrido” (p. 70). Para descrever este caminho são considerados aspectos como: características da população-alvo (os aprendizes), situação na qual o problema existe e a proposta de objetivos terminais pelos quais os aprendizes resolverão o problema

(Botomé, 1997; Cortegoso & Coser, 2013). O Diagrama de decomposição, por sua vez, é uma representação gráfica que favorece a organização dos comportamentos, facilitando sua visualização em termos de abrangência e a criação de condições que favorecem a ocorrência de aprendizagens (Botomé, 1997; Cortegoso & Coser, 2013).

Considerando os estudos desenvolvidos por Russi (2016; 2019) e Russi et al. (2011) e a importância de mais investigações nessa área, o objetivo desse estudo foi elaborar um plano de ensino e, com base nele, um guia para um curso prático de direção veicular. Como exposto anteriormente, considerando que a capacitação de instrutores de trânsito e o processo de formação de condutores estão interligados, a proposta inicial é ter clareza dos comportamentos que constituem o repertório do condutor de “conduzir veículo motorizado” para, em seguida, elaborar um guia cujo objetivo é o de apresentar uma proposta dos comportamentos a serem ensinados em cada aula do curso de prática de direção veicular pelos instrutores de trânsito aos aprendizes.

Método

Fonte de Informação

Foi utilizado como fonte de informação a dissertação de Russi (2016). No estudo de Russi (2016), os comportamentos componentes da classe geral do comportamento denominado “conduzir veículo motorizado de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas da via pública e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via” foram identificados a partir do Capítulo III do Código de Trânsito Brasileiro – Das Normas de Circulação e Conduta. Embora Russi tenha identificado os comportamentos, para que se chegue à elaboração de uma proposta de intervenção é necessário o desenvolvimento de outras etapas como, a decomposição desses comportamentos e a elaboração de um diagrama de decomposição.

Materiais

Materiais comuns de escritório (papel, caneta, cola para papel), computador e impressora.

Procedimento

O procedimento foi composto por seis etapas, como descrito na Tabela 4.

Tabela 4*Descrição das Etapas do Procedimento*

<i>Etapas</i>	<i>Descrição</i>
Etapa 1	Avaliação dos resultados apresentados na dissertação de Russi (2016)
Etapa 2	Distribuição dos comportamentos, selecionados na Etapa 1, nas categorias propostas por Russi et al. (2011)
Etapa 3	Elaboração do diagrama de decomposição
Etapa 4	Análise dos comportamentos decompostos na Etapa 3
Etapa 5	Sequenciamento dos comportamentos constituintes do diagrama de decomposição de acordo com sua abrangência
Etapa 6	Elaboração do plano de ensino e, com base nele, um guia com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” no curso de prática de direção veicular conforme as exigências da Resolução 789/20

Etapa 1. Avaliação dos resultados apresentados na dissertação de Russi (2016) referentes à identificação de comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado”

O objetivo desta etapa foi o de avaliar os resultados apresentados na dissertação de Russi (2016) a fim de identificar os comportamentos da classe geral “conduzir veículo motorizado”. A realização dessa etapa foi importante pois auxiliou na confecção do Diagrama de decomposição. A avaliação dos comportamentos identificados na dissertação de Russi (2016) indicou que, ao invés de apenas identificar os comportamentos, a autora havia feito a decomposição de alguns deles. Por esta razão, os resultados apresentados na dissertação de Russi (2016) foram avaliados, mas apenas os comportamentos identificados por ela foram selecionados, i.e., excluíram-se os comportamentos decompostos. Os comportamentos decompostos não foram selecionados pois esse não era o objetivo de sua dissertação e sua seleção para essa etapa do estudo poderia comprometer a elaboração do diagrama de decomposição.

Etapa 2. Categorização dos comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado”, a partir dos comportamentos intermediários propostos para o Centro de Formação de Condutores - CFC (propostos por Russi et al., 2011)

O objetivo desta etapa foi o de categorizar os comportamentos identificados, na Etapa 1. Essa categorização visa a facilitar a elaboração do diagrama de decomposição já que permite identificar os comportamentos intermediários. Para isso, todos os comportamentos identificados na Etapa 1 foram categorizados de acordo com 11 categorias elaboradas por Russi et al. (2011). São elas: (1) avaliar as condições do funcionamento dos equipamentos de uso obrigatórios do veículo; (2) avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no comando do painel de instrumentos; (3) colocar o veículo em movimento na via pública; (4) conduzir o veículo conforme regras de sinalização de trânsito; (5) conduzir o veículo conforme as regras de circulação de trânsito; (6) avaliar a possibilidade de conduzir o veículo na via pública conforme as condições gerais desta; (7) conduzir o veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada; (8) avaliar a possibilidade de conduzir o veículo na via pública conforme as condições climáticas existentes; (9) conduzir o veículo sob quaisquer condições climáticas de acordo com as limitações ou possibilidades que elas oferecem; (10) conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos, movimentações de pedestres, ciclistas e condições de trafegabilidade da via pública; (11) conduzir o veículo de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam pela mesma via.

Etapa 3. Elaboração do Diagrama de Decomposição com base nos comportamentos identificados (Etapa 1) e na decomposição de comportamentos

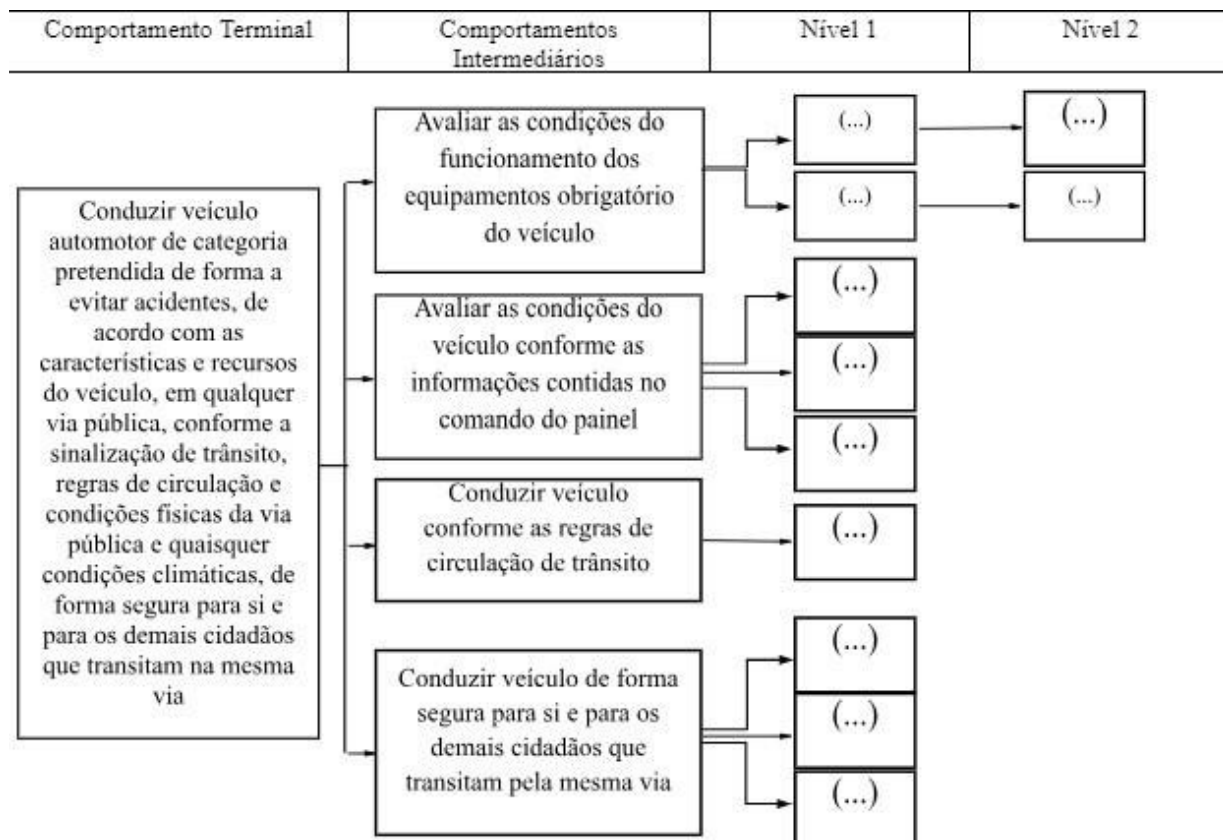
O objetivo desta etapa foi a elaboração do Diagrama de decomposição propriamente dito. Para isso, os comportamentos identificados na Etapa 1 e categorizados na Etapa 2 foram dispostos em um diagrama, da esquerda para a direita, sendo que os comportamentos mais abrangentes ficaram à esquerda. Em seguida, a fim de verificar a adequação dos comportamentos identificados e decompor novos comportamentos intermediários, foi feita a seguinte pergunta: “o que o aluno precisa estar apto a fazer para realizar esse comportamento”? (Botomé, 1997; Cortegoso & Coser, 2011). A resposta a essa pergunta foi um comportamento. Quando a resposta a essa pergunta foi um comportamento que não foi identificado por Russi (2016), então esse comportamento foi decomposto e incluído no diagrama. Quando a resposta a essa pergunta foi um comportamento que já havia sido identificado, deu-se continuidade a elaboração do diagrama fazendo a pergunta para o próximo comportamento.

O objetivo da pergunta é o de descobrir os comportamentos intermediários de menor abrangência em relação aos comportamentos intermediários de maior abrangência. A pergunta foi repetida até que se chegou aos comportamentos que possivelmente os aprendizes já eram capazes de executar, considerando as características do público-alvo. Conforme a pergunta foi repetida, a cada novo comportamento, o diagrama foi sendo construído, possibilitando identificar o caminho a ser percorrido para ensinar os comportamentos intermediários de maior abrangência e, conseqüentemente, o comportamento terminal.

A Figura 1 apresenta um exemplo do diagrama de decomposição que foi construído. Os comportamentos mais abrangentes ficaram à esquerda. Os retângulos à direita representam os comportamentos (identificados ou decompostos) do comportamento terminal “conduzir veículo motorizado”. As setas partem dos comportamentos mais abrangentes para os menos abrangentes.

Figura 1

Exemplo de Parte do Diagrama de Decomposição Referente ao Comportamento Terminal “Conduzir Veículo Motorizado”



Etapa 4. Análise dos comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado” decompostos na etapa anterior

Nesta etapa foi realizada a análise dos comportamentos componentes do comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” a partir da identificação de suas unidades comportamentais: estímulos antecedentes, respostas e estímulos consequentes. Essa análise foi feita apenas para os comportamentos decompostos a partir da pergunta feita na Etapa 3. Para os comportamentos identificados na Etapa 1 (procedentes da dissertação de Russi, 2016) essa etapa já tinha sido realizada.

A análise dos comportamentos decompostos foi realizada a partir das respostas às perguntas: (1) quais as características dos estímulos antecedentes (ou aspectos das situações) com as quais o indivíduo se defrontará ao (...)?; (2) quais as características das respostas que o indivíduo deverá estar apto a apresentar quando se defrontar com tais aspectos das situações de seu meio? e (3) quais as características dos estímulos consequentes (consequências, resultados, decorrências) das respostas, quando apresentadas nas situações especificadas como componentes de seu meio? (Botomé, 1997). A Tabela 5 apresenta o protocolo que foi usado para a análise dos comportamentos decompostos.

Tabela 5

Representação do Protocolo de Análise dos Comportamentos Decompostos

Nº de identificação	Comportamentos decompostos	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes

Etapa 5. Sequenciamento dos comportamentos a serem ensinados em ordem de abrangência

A Etapa 5 visou elaborar uma sequência dos comportamentos constituintes do diagrama de decomposição a fim de organizar os comportamentos em unidades de ensino, considerando o agrupamento de comportamentos que podem ser ensinados próximos uns dos outros. Os comportamentos foram sequenciados na ordem de menor abrangência para maior abrangência, considerando a ordem na qual eles devem ser ensinados. O sequenciamento dos comportamentos levou em consideração os critérios propostos por Botomé (1996), são eles: (a) ter um tema em comum;

(b) ensinar inicialmente aspectos gerais para então ensinar as partes que o compõem; (c) ordenar os comportamentos em uma sequência lógica; (d) agrupar os comportamentos em conjuntos significativos para os aprendizes e por graus de hierarquia; (e) ensinar primeiro o que for mais fácil para aprender.

Etapa 6: Elaboração de um plano de ensino e, com base nele, um guia com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” conforme as exigências da Resolução 789/20

O objetivo da Etapa 6 foi o de planejar inicialmente as condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” com base nos princípios da PCDC, de modo a integrar tal conhecimento com a realidade do processo de formação de condutores regulamentado pela Resolução 789/20 (CONTRAN, 2020). Os resultados dessa etapa possibilitaram a elaboração de um guia, para ser usado pelos instrutores, com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” no curso de prática de direção veicular conforme as exigências da Resolução 789/20 (CONTRAN, 2020).

Programar o ensino com base nos princípios da PCDC envolve vários passos descritos por Kienen et al. (2021). Nesta Etapa 6, o passo da PCDC elaborado foi o de: “planejar condições de ensino para desenvolver os comportamentos propostos”. Para isso foram realizados os seguintes procedimentos:

1. Definição das unidades/módulos de aprendizagem. Os comportamentos componentes do Diagrama de decomposição foram distribuídos em 20 aulas práticas de direção veicular com o tempo de duração de 50 minutos cada aula (exigência mínima da Resolução 789/20 CONTRAN). Os critérios para tal distribuição foram: ter um tema em comum, ensinar inicialmente aspectos gerais para, então, ensinar as partes que o compõem, ordenar os comportamentos em uma sequência lógica, agrupar os comportamentos em conjuntos significativos para os aprendizes e por graus de hierarquia, ensinar primeiro o que for mais fácil para aprender (critérios apresentados na Etapa 5 e propostos por Botomé, 1996).
2. Definição da modalidade de ensino. Presencial, curso de prática de direção veicular.
3. Definição das condições de ensino gerais para desenvolver os comportamentos.

Necessariamente toda aula precisa ter a presença de um instrutor de trânsito junto com o aprendiz dentro do veículo. O veículo precisa ser motorizado e o peso bruto total não deve exceder a 3.500 kg e a lotação não deve exceder a 8 lugares, excluindo o motorista (popularmente denominado carro). Além disso, no início de cada aula está prevista a verificação de um conjunto de comportamentos da aula anterior para, posteriormente, iniciar o desenvolvimento de novos comportamentos.

A Tabela 6 apresenta o protocolo que foi usado para planejar as condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” no curso de prática de direção veicular e para a elaboração do guia instrucional.

Tabela 6

Representação do Protocolo para Planejar as Condições de Ensino Referente às Aulas do Curso de Prática de Direção Veicular

Tema:		
Objetivo Geral:		
Objetivos Específicos:		
Público-alvo:		
Carga Horária Mínima:		
Equipamento:		
Nº da Aula		
Objetivo da aula:		
Sugestões de atividades para aula:		
Instrutor de Trânsito	Aprendiz	Conjunto de comportamentos, da aula anterior:
☐	☐	comportamento
Instrutor de Trânsito	Aprendiz	Comportamentos a serem desenvolvidos nesta aula:

comportamento

Dentre os tópicos apresentados no protocolo, o tema do curso refere-se ao que será apresentado no próprio curso, neste caso, curso de prática de direção veicular do processo de formação de condutores. Os objetivos se referem aos comportamentos que os alunos devem ser capazes de fazer (fora do contexto de aprendizagem), como resultado da programação do ensino (Kubo & Botomé, 2001). Os objetivos englobam o que os alunos deverão conhecer, compreender, analisar e avaliar ao longo do curso. O objetivo geral se refere ao comportamento que os alunos devem apresentar ao final do curso realizado e os objetivos específicos aos comportamentos decompostos do objetivo geral, eles são mais pontuais e quando comparados com o objetivo geral podem ser considerados comportamentos pré-requisitos para alcançá-los.

O público-alvo identifica as características dos alunos que participarão do curso. Identificar as características gerais dos alunos é importante, pois contribui para tomar decisões em relação às outras etapas de planejamento do curso. A carga horária refere-se à quantidade de horas que será necessário para a realização do curso. No caso do curso de prática de direção veicular, essa carga horária mínima já é estipulada por meio de resoluções emitidas pelo CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), são 20 aulas de 50 minutos cada uma. O equipamento a ser utilizado é automóvel (manual).

No protocolo constam também os tópicos a serem considerados no planejamento de cada aula, desde a primeira até a 20ª aula. Neste caso, o objetivo da aula descreve o comportamento que se espera que o aluno seja capaz de fazer ao final da aula. Em cada aula consta uma lista de “sugestões de atividades para a aula”. Essa lista são dicas para auxiliar o instrutor de trânsito, de como abordar os temas relacionados aos comportamentos que os aprendizes irão desenvolver (ou aprimorar) em cada aula.

O tópico referente ao “conjunto de comportamentos, da aula anterior, para verificar no início da aula de prática de direção veicular” refere-se aos comportamentos da aula anterior (selecionados) que devem ser revisados antes do início da aula propriamente dita. Aprendizagem dos comportamentos é sequencial, para isso, é necessário que o aprendiz apresente os comportamentos aprendidos a fim de seguir para o desenvolvimento de novos comportamentos. Os comportamentos serão apresentados em uma lista na qual haverá o espaço para o instrutor de trânsito e para o aprendiz

anotarem a apresentação do comportamento de cada aula no formato de checklist. O intuito é que o instrutor de trânsito no decorrer da aula acompanhe a lista e conforme a apresentação dos comportamentos por parte do aprendiz, insira o ok (na caixa de seleção) ao lado do comportamento. O aprendiz irá fazer a conferência da lista de comportamentos, ao final de cada aula.

O planejamento das condições de ensino foi usado para a elaboração do guia. O guia instrucional é um recurso didático que visa auxiliar o planejamento e a execução do curso de prática de direção veicular no processo de formação de condutores, com o objetivo de nortear o trabalho do instrutor de trânsito a fim de criar condições para o desenvolvimento da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado”.

A proposta de elaborar um guia com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” conforme as exigências da Resolução 789/20 (CONTRAN, 2020) foi a de distribuir e organizar os comportamentos do Diagrama de decomposição em 20 aulas práticas de direção veicular de modo a criar condições para que o conhecimento produzido possa ser avaliado e aplicado pelo instrutor de trânsito no contexto de ensino-aprendizagem do processo de formação de condutores em um CFC.

Para a elaboração do guia foi utilizada uma plataforma on-line de design gráfico, na versão gratuita - o canva. As imagens do guia foram retiradas do banco de imagens gratuitas do Freepik com acesso em: <https://br.freepik.com/fotos-vetores-gratis/banco-de>. O público-alvo são os instrutores de trânsito e todos os profissionais envolvidos no processo de formação de condutores.

Avaliação por Juíza

Com o objetivo de aumentar a validade das etapas realizadas, elas também foram realizadas por uma juíza. A juíza é uma psicóloga que realiza pesquisa na área da PCDC. Esse processo de avaliação foi realizado concomitantemente entre pesquisadora e juíza. Em casos de discordância entre pesquisadora e juíza, cada caso foi discutido entre as duas a fim de obter um consenso.

Resultados

Etapas 1 e 2. Avaliação e Categorização dos comportamentos identificados no estudo de Russi (2011 e 2016)

Nessa etapa, foi feita a avaliação dos comportamentos identificados no estudo de Russi (2011 e 2016). Foram identificados 208 comportamentos (ver Apêndice C e D). Todos os comportamentos identificados foram analisados por uma juíza. A pesquisadora e a juíza do estudo, após análise, decidiram agregar situações semelhantes (mesma resposta para estímulos antecedentes com características semelhantes) em um mesmo comportamento. Por exemplo, na Etapa 1 os dois comportamentos identificados: “ceder passagem aos pedestres ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento” e “ceder passagem aos ciclistas ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento” estavam separados. Na Etapa 3, a de elaboração do Diagrama de decomposição, optou-se por juntar os dois estímulos antecedentes (por apresentarem característica semelhantes como a condição de vulnerabilidade dos pedestres e ciclistas) para uma mesma resposta (ceder passagem ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento), e consequentemente um mesmo comportamento: “ceder passagem aos pedestres e ciclistas ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento”. Essa decisão foi tomada visando diminuir o número de comportamentos de modo a facilitar as condições de ensino. Ao final restaram 113 comportamentos que foram distribuídos em 11 categorias.

Com exceção das categorias “Avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos” e “Conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito” em todas as outras foi possível distribuir pelo menos um comportamento (identificado).

Etapa 3. Elaboração do Diagrama de Decomposição

Os 113 comportamentos identificados nos estudos de Russi foram dispostos em um diagrama. Em seguida foi realizada a pergunta “o que o aluno precisa estar apto a fazer para realizar esse comportamento”? Com base nessa pergunta foram decompostos mais 292 comportamentos totalizando 405 comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir veículo

motorizado”. Na Tabela 7 consta a distribuição dos comportamentos identificados e decompostos em cada um dos objetivos intermediários.

Tabela 7

Apresentação da Quantidade de Comportamentos Identificados e Decompostos em Cada um dos Objetivos Intermediários

Comportamentos	Decompostos	Identificados	Total
Avaliar as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo	28	1	29
Avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos	16	0	16
Colocar veículo em movimento na via pública	56	12	68
Conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito	64	0	64
Conduzir veículo conforme as normas de circulação no trânsito nas vias terrestres abertas à circulação	34	31	65
Conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada	17	19	36
Conduzir veículo sob quaisquer condições climáticas	4	1	5
Conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos e condições de trafegabilidade da via pública	48	36	84
Conduzir veículo orientado pela movimentação de pedestres e ciclistas	25	13	38
Total	292	113	405

Pode-se observar que dois comportamentos intermediários não possuem comportamentos identificados, apenas decompostos, são eles: “avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos” e “conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito”. O primeiro refere-se à interação com o veículo a partir das informações contidas no painel de instrumentos e o segundo a interação do condutor com o trânsito a partir da sinalização de trânsito na via. A decomposição de comportamentos referentes a essas duas categorias é uma alternativa para aumentar a probabilidade do condutor se comportar de maneira segura diante dessas duas situações.

Um outro resultado decorrente desta etapa foi a alteração na quantidade de comportamentos intermediários. Na Etapa 2, os comportamentos foram distribuídos em 11 categorias. Na Etapa 3, com a elaboração do diagrama de decomposição, houve a redução de 11 para nove comportamentos

intermediários. O comportamento intermediário “Avaliar a possibilidade de conduzir veículo na via pública conforme as condições gerais desta” foi inserido na categoria do comportamento intermediário “Conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada”. Mesma situação para o comportamento intermediário “Avaliar a possibilidade de conduzir o veículo na via pública conforme as condições climáticas existentes” que foi inserido na categoria do comportamento “Conduzir veículo sob quaisquer condições climáticas de acordo com as limitações ou possibilidades que elas oferecem”. A decisão de juntar tais categorias justifica-se pela abrangência dos comportamentos, foi considerado que o comportamento de avaliar é menos abrangente que o comportamento de conduzir.

No diagrama de decomposição, os 405 comportamentos (identificados e decompostos) foram organizados de acordo com o seu grau de abrangência. Na Figura 3 está apresentado o diagrama de decomposição da classe geral de comportamentos “conduzir veículo motorizado”, as linhas horizontais servem para discriminar que mudou o comportamento intermediário e dentro de cada “quadrado” consta o número de um comportamento (o nome correspondente ao número será apresentado na Tabela 8).

Figura 2

Diagrama de Decomposição da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado”



Nota: Devido ao tamanho final do diagrama de decomposição e a dificuldade em visualizar os números dos comportamentos, segue o link para acesso do arquivo na versão pdf (com a possibilidade de ampliar) https://drive.google.com/file/d/1nvJkAGk1E4HL-6gF89_dVK40D_3GMmYe/view?usp=sharing

O diagrama de decomposição contém nove colunas nas quais os comportamentos foram organizados de modo que o grau de abrangência diminuísse da esquerda para a direita. A primeira coluna (da esquerda para a direita) apresenta o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas da via pública e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via”, representado pelo comportamento de nº 406.

A segunda coluna do diagrama de decomposição apresenta os comportamentos intermediários e seus respectivos números de identificação. São eles: (1) avaliar as condições de funcionamento dos

equipamentos de uso obrigatório do veículo - comportamento representado pelo nº 29; (2) avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos - comportamento representado pelo nº 45; (3) colocar veículo em movimento na via pública - comportamento representado pelo nº 113; (4) conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito - comportamento representado pelo nº 177; (5) conduzir veículo conforme as normas de circulação no trânsito nas vias terrestres abertas à circulação - comportamento representado pelo nº 242; (6) conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada - comportamento representado pelo nº 278; (7) conduzir veículo sob quaisquer condições climáticas - comportamento representado pelo nº 283; (8) conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos e condições de trafegabilidade da via pública - comportamento representado pelo nº 367; e (9) conduzir veículo orientado pela movimentação de pedestres e ciclistas - comportamento representado pelo nº 405. As outras colunas, entre a terceira e nona, representam os níveis de menor abrangência dos comportamentos identificados e decompostos, em relação a 1º e 2º colunas.

Etapas 4 e 5. Análise dos comportamentos componentes da classe geral “conduzir veículo motorizado” e sequenciamento dos comportamentos a serem ensinados em ordem de abrangência

Após a elaboração do diagrama de decomposição, foi realizada análise dos comportamentos componentes do comportamento terminal “conduzir veículo motorizado”, a partir da identificação de suas unidades comportamentais: estímulos antecedentes, respostas e estímulos consequentes. O resultado desta etapa está apresentado no Apêndice E.

O sequenciamento dos comportamentos no diagrama de decomposição possibilitou verificar por qual comportamento o ensino deve começar e como os comportamentos podem ser distribuídos em unidades de ensino. Na Tabela 8 consta uma lista com a sequência dos comportamentos componentes do diagrama de decomposição conforme os comportamentos intermediários em que estão inseridos, em ordem de ensino considerando essa ordem a partir da abrangência, do comportamento de menor abrangência para o de maior abrangência.

A fim de diferenciar os comportamentos identificados dos decompostos, optou-se por sublinhar os comportamentos que foram identificados nos estudos de Russi (2016). Por exemplo, na lista a seguir o primeiro comportamento identificado foi o de nº 27, “verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo”, os comportamentos anteriores foram todos decompostos. Além disso, ao longo da tabela há 10 comportamentos em negrito evidenciando os nove comportamentos intermediários e o comportamento terminal.

Tabela 8

Sequenciamento dos Comportamentos Componentes do Diagrama de decomposição, Distribuídos Conforme os Comportamentos Intermediários, Organizados em Ordem de Abrangência

Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Avaliar as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
1	Nomear os equipamentos de uso obrigatório da parte externa do veículo: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha
2	Discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte externa do veículo: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha
3	Nomear os equipamentos de uso obrigatório da parte interna do veículo: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência) ⁶
4	Discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte interna do veículo: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)
5	Identificar os equipamentos de uso obrigatório do veículo em: equipamentos da parte externa do veículo e equipamentos da parte interna do veículo
6	Descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna do veículo
7	Localizar os equipamentos da parte externa do veículo: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha
8	Localizar os equipamentos da parte interna do veículo: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização

⁶ Esses equipamentos dependendo do veículo podem estar na parte externa dele.

luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)

- 9 Conferir visualmente os equipamentos da parte externa e interna do veículo
- 10 Nomear os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) Velocímetro, 6) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 7) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 8) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 9) Lanternas de freio de cor vermelha, 10) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 11) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 12) Lanterna de marcha à ré, de cor branca
- 11 Discriminar os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) Velocímetro, 6) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 7) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 8) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 9) Lanternas de freio de cor vermelha, 10) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 11) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 12) Lanterna de marcha à ré, de cor branca
- 12 Identificar os equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições
- 13 Descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições
- 14 Localizar equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisas, 4) Limpador de para-brisas, 5) velocímetro, 7) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 8) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 9) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 10) Lanternas de freio de cor vermelha, 11) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 12) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 13) Lanterna de marcha à ré, de cor branca
- 15 Conferir o modo de acionamento do funcionamento do veículo
- 16 Visualizar posição das marchas no desenho do próprio câmbio de marchas
- 17 Conferir se o câmbio da marcha está na posição do neutro
- 18 Posicionar pé direito sobre o pedal do freio
- 19 Posicionar o pé esquerdo no pedal da embreagem até o seu curso total
- 20 Sentar-se no banco do motorista
- 21 Acionar a partida elétrica no veículo
- 22 Colocar veículo em funcionamento
- 23 Conferir a existência e as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento
- 24 Localizar os comandos de acionamento de cada um dos equipamentos
- 25 Acionar cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo

- 26 Testar o funcionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento
- 27 Verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
- 28 Compreender a funcionalidade de cada equipamento de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna
- 29 **Avaliar as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo**

Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos
30	Manter o veículo ligado
31	Visualizar o manual do proprietário na parte do painel de instrumentos
32	Identificar cada medidor e indicador do painel de instrumento conforme imagem
33	Localizar o painel de instrumentos
34	Olhar para o painel de instrumentos do veículo
35	Localizar os itens que compõem o painel de instrumentos do veículo em: a) medidores: velocímetro, tacômetro (contagiro), medidor de combustível, medidor do hodômetro, medidor do termômetro, b) indicadores: alerta de cinto de segurança, sistema suplementar de segurança (airbag), sistema de injeção eletrônica, sistema da carga de bateria, baixa pressão do nível de óleo, temperatura do motor, sistema de freio ABS, freio de estacionamento e do sistema de freio, indicador de luzes (luzes ligadas, farol alto e farol de neblina), porta/porta-malas aberto
36	Identificar cada um dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo
37	Discriminar as cores que aparecem no painel de instrumentos em: vermelho, verde, amarelo e azul
38	Discriminar que a cor azul no painel de instrumentos tem a função de indicar que as luzes do veículo estão acesas
39	Discriminar que a cor verde no painel de instrumentos tem a função de indicar: 1) o acionamento da alavanca para realizar manobra de mudança de direção ou 2) acionamento do pisca alerta
40	Discriminar que indicador com a cor vermelha no painel de instrumentos, é necessário primeiro resolver o indicador (de modo a apagar a luz do painel), para depois colocar o veículo em movimento (podendo indicar duas situações: 1) cuidados para uma condição segura, por exemplo: ocupantes sem o cinto de segurança, freio de estacionamento acionado ou 2) falha grave em algum sistema)
41	Discriminar que indicador com a cor amarela no painel de instrumentos o objetivo é alertar um defeito, que não é tão grave de modo que pode rodar o veículo alguns quilômetros com ela acesa (no entanto o recomendado é que siga o mais rápido possível para a oficina)
42	Identificar a função de cada uma das cores contidas no painel do veículo
43	Conferir as informações contidas no painel de instrumentos do veículo
44	Estabelecer relação entre as informações contidas no painel de instrumentos do veículo e a condição de funcionalidade de cada um deles
45	Avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos
Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Colocar veículo em movimento na via pública

-
- 46 Identificar no painel de instrumento do veículo se a imagem do indicador de porta/porta-malas aberto está em vermelho
- 47 Conferir se todas as portas do veículo estão fechadas, antes de colocar o veículo em movimento
- 48 Solicitar aos passageiros o uso do cinto de segurança
- 49 Conferir se os cintos de segurança estão ajustados para cada passageiro
- 50 Conferir se os passageiros colocaram o cinto de segurança, antes de colocar o veículo em movimento
- 51 Identificar a idade das crianças que serão transportadas no veículo (caso haja alguma)
- 52 Transportar crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros
- 53 Ajustar o cinto de segurança
- 54 Colocar o cinto de segurança
- 55 Garantir as condições de segurança dos passageiros do veículo e a sua enquanto motorista, antes de colocar o veículo em movimento
- 56 Manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública
- 57 Utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública
- 58 Utilizar luz baixa do veículo durante a noite
- 59 Conhecer as determinações sobre o uso das luzes
- 60 Ajustar as luzes do veículo conforme determinações, antes de colocar o veículo em movimento
- 61 Ajustar o espelho retrovisor interno de modo a abranger a maior área possível do vidro traseiro antes de colocar veículo em movimento
- 62 Localizar o local para ajustar os espelhos retrovisores externos
- 63 Ajustar os espelhos retrovisores externos, esquerdo e direito de modo a enxergar o mínimo possível a lateral do carro, aumentando a visualização do espaço lateral, externo ao veículo
- 64 Ajustar os espelhos retrovisores, externos e interno, antes de colocar o veículo em movimento
- 65 Posicionar as mãos no volante entre o meio e a parte superior
- 66 Segurar o volante na posição “nove e quinze”, semelhante aos ponteiros do relógio
- 67 Manter uma distância de aproximadamente 30 cm entre o seu peito e o volante do veículo
- 68 Manter a coluna totalmente em contato com o encosto do banco do motorista

- 69 Ajustar o encosto do banco do motorista em um ângulo que deve ficar entre 100 e 120 graus, ligeiramente inclinado e que seja possível alcançar o volante com os braços semiflexionados (levemente dobrados)
- 70 Pisar no pedal da embreagem até o final do seu curso a fim de verificar o alcance do pé esquerdo até o final do acionamento
- 71 Localizar o comando de ajuste do assento do motorista
- 72 Ajustar a distância do assento do motorista para alcançar os pedais de modo que consiga pisar no pedal da embreagem (caso exista) até o final do seu curso
- 73 Alinhar o corpo na posição em que braços e pernas fiquem semiflexionados (levemente dobrados)
- 74 Ajustar-se corretamente no banco do motorista, antes de colocar o veículo em movimento
- 75 Discriminar que o pedal do acelerador tem a função aumentar a velocidade de deslocamento do veículo
- 76 Discriminar que o pedal do freio tem a função de desacelerar e parar completamente o veículo
- 77 Discriminar que o pedal da embreagem tem a função de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas
- 78 Identificar a função de cada um dos pedais do veículo, antes de colocar o veículo em movimento
- 79 Discriminar que o pé direito é utilizado para acionar tanto o pedal do freio quanto o do acelerador
- 80 Discriminar que o pé esquerdo é usado somente para acionar o pedal da embreagem
- 81 Identificar os pés que acionam os pedais
- 82 Visualizar os pedais da esquerda para direita
- 83 Identificar que a ordem dos pedais da esquerda para a direita é: embreagem, freio e acelerador
- 84 Discriminar que o pedal do acelerador tem um acionamento leve
- 85 Discriminar que o pedal do freio tem um acionamento mais pesado e rígido
- 86 Discriminar que o pedal da embreagem deve ser acionado até o final do seu curso, sendo mais leve que os outros pedais
- 87 Diferenciar a intensidade de acionamento de cada pedal do veículo
- 88 Utilizar os pedais do veículo
- 89 Discriminar que a primeira marcha serve para iniciar o movimento do veículo (conhecida como a marcha da força)
- 90 Discriminar que a segunda marcha serve para realizar as manobras ou circular com veículo em baixa velocidade, até 40 km/h
- 91 Discriminar que a terceira marcha serve para manter a velocidade do veículo em torno de 50 km/h

- 92 Discriminar que a quarta marcha é utilizada com o veículo em velocidade em torno de 60 km/h
- 93 Discriminar que a quinta marcha é utilizada com o veículo em velocidade acima de 60 km/h
- 94 Estabelecer relação compatível entre velocidade e uso das marchas
- 95 Saber trocar as marchas do veículo com câmbio de marchas manual
- 96 Manusear o veículo, em movimento, a todo o momento
- 97 Verificar, caso o marcador de combustível não seja digital, a relação entre quantidade de combustível existente e a quantidade de quilômetros que é possível rodar
- 98 Definir local de destino
- 99 Identificar a distância que será percorrida
- 100 Verificar no painel de instrumentos do veículo se a quantidade de combustível é suficiente para chegar ao local de destino
- 101 Assegurar-se da existência de combustível suficiente no veículo, em movimento, para chegar ao local de destino
- 102 Visualizar o trânsito no entorno
- 103 Examinar constantemente as condições de trafegabilidade ao regular a velocidade dele, em movimento
- 104 Regular a velocidade do veículo, em movimento, a partir das condições de trafegabilidade
- 105 Identificar as características da carga: peso, dimensões, volume
- 106 Avaliar a carga a ser transportada de acordo com o tipo de veículo
- 107 Conferir constantemente as condições da carga do veículo ao regular a velocidade dele
- 108 Examinar as condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele, em movimento
- 109 Regular a velocidade do veículo, em movimento, a partir das condições da carga no veículo
- 110 Conferir constantemente as informações contidas no painel dos instrumentos do veículo
- 111 Examinar constantemente as condições do veículo, em movimento, ao regular a velocidade dele
- 112 Regular a velocidade do veículo em movimento a partir das condições do próprio veículo
- 113 **Colocar veículo em movimento na via pública**

Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito
-------------------------	---

114 Discriminar que os sinais sonoros são os apitos utilizados por policiais ou agentes de trânsito

- 115 Discriminar que os gestos podem ser realizados pelas autoridades de trânsito, ou pelos condutores
- 116 Discriminar que a sinalização de obras é semelhante a sinalização vertical de advertência, porém as diferenças são: o fundo alaranjado e o caráter temporário, relacionado a presença de obras na pista
- 117 Discriminar que a sinalização semafórica são sinais luminosos, que servem para controlar o fluxo de veículos e pedestres
- 118 Discriminar que os dispositivos auxiliares aumentam a visibilidade dos sinais e chamam a atenção para obstáculos no local
- 119 Discriminar que a sinalização horizontal são sinais pintados ou desenhados sobre o piso, na posição horizontal, na forma de faixas, símbolos ou inscrições
- 120 Discriminar que a sinalização vertical são sinais viários apresentados por meio de placas fixadas na posição vertical, ao lado da via ou suspensa sobre ela
- 121 Discriminar os tipos de sinalização de trânsito em: a) sinalização vertical, b) sinalização horizontal, c) dispositivos auxiliares, d) sinalização semafórica, e) sinalização de obras, f) gestos, g) sinais sonoros
- 122 Diferenciar os tipos de sinalização de trânsito
- 123 Identificar os tipos de sinalização de trânsito
- 124 Diferenciar os tipos de sinais sonoros (um silvo breve, dois silvos breves e um silvo longo)
- 125 Diminuir a marcha após um silvo longo
- 126 Para após dois silvos breves
- 127 Seguir após um silvo breve
- 128 Relacionar a função dos diferentes tipos de silvos com os comportamentos de seguir, parar e diminuir a marcha
- 129 Identificar a função dos diferentes tipos de sinais sonoros
- 130 Reconhecer os diferentes tipos de sinais sonoros e a sua função
- 131 Diferenciar os tipos de gestos em: gestos dos agentes da autoridade de trânsito e gestos dos condutores
- 132 Relacionar a função dos diferentes tipos de gestos (ex., virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha) de outros condutores com os comportamentos de reduzir a velocidade e redobrar a atenção
- 133 Estender o braço para fora do veículo, balançando-o para cima e baixo na vertical, quando for reduzir velocidade ou precisar que o veículo de trás reduza a velocidade
- 134 Estender o braço para fora do veículo, com a mão esquerda voltada para cima, quando for realizar a conversão para direita
- 135 Estender o braço esquerdo para fora do veículo quando for realizar conversão para a esquerda
- 136 Sinalizar, quando necessário, usando gestos para indicar os comportamentos de virar a esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha
- 137 Diminuir a marcha quando o agente de trânsito balançar o braço para cima e baixo na vertical
- 138 Parar o veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima e espalmar a mão
- 139 Seguir com o veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima com a palma da mão voltada para trás
- 140 Relacionar a função dos diferentes tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito (seguir, parar, diminuir a marcha)
- 141 Identificar a função dos tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito
- 142 Acatar as determinações dos agentes de trânsito independente das outras sinalizações
- 143 Reconhecer os diferentes tipos de sinalização de gestos e a sua função

- 144 Reconhecer a sinalização de obras (fundo alaranjado e caráter temporário)
- 145 Comportar-se a partir da função do símbolo, conforme semelhança da placa de advertência ou de indicação, redobrando a atenção e reduzindo a velocidade
- 146 Reconhecer a sinalização de obras conforme cor e a função
- 147 Redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando a cor do semáforo estiver amarela intermitente advertindo a existência de obstáculo ou situação perigosa na via
- 148 Parar o veículo quando a cor do semáforo estiver vermelha
- 149 Reduzir a velocidade do veículo a fim de parar o veículo quando a cor do semáforo estiver amarela
- 150 Seguir com o movimento do veículo quando a cor do semáforo estiver verde
- 151 Relacionar a cor da sinalização semafórica e o comportamento de seguir, parar e reduzir a velocidade na iminência de parar o veículo
- 152 Conferir visualmente que a sinalização semafórica para pedestres tem o símbolo do pedestre e a sinalização semafórica para o ciclista tem o símbolo do ciclista
- 153 Diferenciar sinalização semafórica para condutores, ciclistas e pedestres
- 154 Reconhecer as cores da sinalização semafórica conforme a função
- 155 Redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando visualizar um dispositivo auxiliar
- 156 Diferenciar que os dispositivos auxiliares podem ser classificados em: (a) dispositivos delimitadores, (b) dispositivos de sinalização de alerta, (c) marcadores de perigo, (d) marcadores de alinhamento, (e) dispositivos de uso temporário
- 157 Reconhecer os tipos de dispositivos auxiliares conforme a função
- 158 Comportar-se de acordo com a função de cada marca viária
- 159 Estabelecer relação entre as inscrições no pavimento e os símbolos da sinalização vertical (placas)
- 160 Discriminar que as inscrições no pavimento informam as condições de operações na via
- 161 Discriminar que as marcas de canalização são colocadas no início e fim de canteiros ou obstáculos centrais
- 162 Discriminar que as marcas longitudinais separam e ordenam as correntes de tráfego, definindo a parte da pista destinada à circulação de veículos
- 163 Identificar a função das marcas viárias
- 164 Diferenciar que a sinalização horizontal pode ser classificada em (a) marcas longitudinais, (b) marcas de canalização, (c) inscrições no pavimento, (d) marcas viárias
- 165 Reconhecer a sinalização de trânsito horizontal conforme sua função
- 166 Definir o trajeto e o local de destino
- 167 Visualizar as placas de indicação ao longo do deslocamento
- 168 Reconhecer que a sinalização de indicação informa possíveis trajetos e locais de destinos
- 169 Tomar decisões de rota viária conforme a visualização das placas de indicação
- 170 Reduzir a velocidade a partir da situação sinalizada na placa de advertência
- 171 Estabelecer relação entre o símbolo e a situação de perigo conforme situação sinalizada na placa de advertência
- 172 Reconhecer que a placa de advertência indica situação de perigo na via
- 173 Estabelecer relação entre o símbolo e o comportamento desejado na placa de regulamentação

- 174 Reconhecer se a placa de regulamentação é uma obrigação, proibição ou restrição imposta
- 175 Identificar e diferenciar os tipos de sinalização de trânsito vertical (regulamentação, advertência e indicação)
- 176 Comportar-se de acordo com os tipos de sinalização de trânsito vertical
- 177 **Conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito**

Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Conduzir veículo conforme as normas de circulação no trânsito nas vias terrestres abertas à circulação
178	Conhecer as normas de circulação no trânsito
179	Examinar o trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação
180	Identificar lado direito da via
181	<u>Abster-se de circular pelo lado direito da via, nas exceções devidamente sinalizadas</u>
182	<u>Circular pelo lado direito da via, nas vias terrestres abertas à circulação</u>
183	Identificar sinalização de velocidade máxima permitida para a via por meio de placas de regulamentação
184	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro a fim de obedecer ao limite de velocidade máxima permitida para via
185	<u>Obedecer à sinalização de velocidade máxima permitida para a via</u>
186	Transitar em velocidade compatível com as características técnicas da via
187	Transitar em velocidade compatível com as condições de trânsito na via
188	<u>Obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo</u>
189	Discriminar o limite máximo de velocidade da via a fim de definir o limite de velocidade mínima dela
190	<u>Discriminar que o limite mínimo de velocidade da via é a metade da velocidade máxima dela</u>
191	<u>Respeitar o limite máximo e mínimo de velocidade permitido para a via, indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito</u>
192	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias locais a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de trinta quilômetros por hora
193	<u>Circular nas vias locais, com o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora</u>
194	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias coletoras a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de quarenta quilômetros por hora
195	<u>Circular nas vias coletoras, com o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora</u>
196	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias arteriais a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora

- 197 Circular nas vias arteriais, com o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora
- 198 Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias de trânsito rápido a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de oitenta quilômetros por hora
- 199 Circular nas vias de trânsito rápido, com o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora
- 200 Respeitar o limite máximo de velocidade nas vias urbanas, quando não existir sinalização regulamentadora
- 201 Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por estradas a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora
- 202 Circular nas estradas, com o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora
- 203 Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por rodovias a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de cento e dez quilômetros por hora
- 204 Circular nas rodovias, com o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas
- 205 Respeitar o limite máximo de velocidade nas vias rurais, quando não existir sinalização regulamentadora
- 206 Identificar procedimento para acender a luz de placa, à noite
- 207 Obedecer às determinações sobre o uso da luz de placa do veículo
- 208 Acender a luz de placa do veículo, à noite
- 209 Manter acesa a luz de placa do veículo, à noite durante a circulação
- 210 Conhecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo
- 211 Obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo
- 212 Identificar: (a) imobilizações, (b) situações de emergência, (c) quando a regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta do veículo
- 213 Utilizar o pisca-alerta nas seguintes situações: (a) em imobilizações ou situações de emergências, (b) quando a regulamentação da via assim o determinar
- 214 Visualizar trilhos
- 215 Parar circulação do próprio veículo, aguardando a passagem dos veículos que se deslocam sobre trilhos
- 216 Identificar a aproximação de veículos que se deslocam sobre trilhos
- 217 Dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos
- 218 Identificar veículos precedidos de batedores
- 219 Visualizar veículos precedidos de batedores

- 220 Dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores
- 221 Identificar a função de cada faixa de circulação em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
- 222 Examinar trânsito de veículos na pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
- 223 Circular veículo mais lento pela faixa da direita, em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido
- 224 Circular veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda, em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido
- 225 Ultrapassar outros veículos pela faixa da esquerda, em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido
- 226 Transitar com o veículo em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido
- 227 Reconhecer veículos em situação de emergências sinalizados com dispositivos reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente
- 228 Ir para faixa da direita liberando a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a: (a) socorro de incêndios, (b) salvamento, (c) da polícia, (d) de fiscalização, (e) de operação de trânsito, (f) ambulâncias, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente
- 229 Parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a: (a) socorro de incêndios, (b) salvamento, (c) da polícia, (d) de fiscalização, (e) de operação de trânsito, (f) ambulâncias, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente
- 230 Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário, quando veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias estiverem em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente
- 231 Verificar se há sinalização de preferência nos casos de: (a) fluxo proveniente de rodovia, (b) rotatória, (c) vier pela direita do condutor
- 232 Examinar trânsito de veículos em fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência
- 233 Aproximar de local com fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência de passagem, com atenção redobrada e velocidade reduzida, se necessário parar o veículo para ceder passagem para os veículos que vierem pela direita do condutor em fluxos que se cruzem
- 234 Dar preferência de passagem para os veículos que vierem pela direita do condutor em fluxos que se cruzem sem a sinalização de preferência de passagem
- 235 Examinar os veículos que estejam circulando por fluxos que se cruzam com rotatória, sem sinalização de preferência
- 236 Aproximar de fluxos que se cruzam com rotatória, sem sinalização de preferência de passagem, com atenção redobrada e velocidade reduzida, se necessário parar o veículo para ceder passagem para os veículos que estiverem circulando na rotatória

- 237 Dar preferência de passagem para os veículos que estiverem circulando por fluxos que se cruzam com rotatória, sem sinalização de preferência
- 238 Examinar fluxos que se cruzam proveniente de rodovia em local, sem sinalização de preferência
- 239 Aproximar de fluxos que se cruzam proveniente de rodovia, com atenção redobrada e velocidade reduzida, se necessário parar o veículo para ceder passagem para os outros veículos
- 240 Dar preferência de passagem para veículos que estiverem circulando na via com fluxos que se cruzam proveniente de rodovia, em local sem sinalização de preferência
- 241 Transitar com o veículo por fluxos que se cruzem, em local não sinalizado, dar preferência de passagem para aquele que estiver circulando por ela, nos casos de: (a) um fluxo ser proveniente de rodovia, (b) rotatória, (c) vier pela direita do condutor
- 242 **Conduzir veículo conforme as normas de circulação no trânsito nas vias terrestres abertas à circulação**

Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada
243	Avaliar as condições de luminosidade da via
244	Avaliar se há a presença de outro veículo que segue a sua frente na via
245	Acionar a luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, quando não houver outro veículo a frente (na mesma pista ou em sentido contrário)
246	<u>Utilizar luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas</u>
247	<u>Examinar constantemente as condições físicas da via</u>
248	<u>Comparar a relação entre a velocidade do veículo e as condições físicas da via</u>
249	<u>Regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via</u>
250	Identificar nas vias os locais permitidos por meio da sinalização para fazer conversão à direita
251	Examinar as características da via, segurança e fluidez do trânsito, antes de fazer a conversão à direita
252	<u>Aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista</u>
253	<u>Executar sua manobra no menor espaço possível</u>
254	<u>Fazer conversão à direita, saindo da via pelo lado direito</u>
255	<u>Entrar à direita em outra via ou em lotes lindeiros</u>
256	Identificar nas vias os locais permitidos por meio da sinalização para fazer conversão à esquerda
257	Examinar as características da via, segurança e fluidez do trânsito, antes de fazer a conversão à esquerda
258	<u>Aproximar o veículo o máximo possível do bordo esquerdo da pista</u>

- 259 Sair da via pelo lado esquerdo quando quiser entrar à esquerda
- 260 Fazer conversão à esquerda em pista com circulação de um sentido só
- 261 Aproximar o veículo o máximo possível do eixo ou linha divisória da pista-
- 262 Sair da via pelo lado esquerdo quando quiser entrar à esquerda
- 263 Fazer conversão à esquerda em pista com circulação nos dois sentidos
- 264 Aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista a fim de fazer conversão à esquerda
- 265 Fazer conversão à esquerda nas vias rurais providas de acostamento
- 266 Fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, conforme condições gerais da via, quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros
- 267 Entrar à esquerda em outra via ou em lotes lindeiros
- 268 Examinar se as condições meteorológicas oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno
- 269 Identificar nas vias urbanas os locais determinados por meio da sinalização para fazer a operação de retorno
- 270 Examinar as características da via, fluidez e segurança, antes de fazer a operação de retorno
- 271 Aguardar nos locais determinados por meio da sinalização para fazer a operação de retorno
- 272 Iniciar manobra de operação de retorno somente quando a via urbana estiver livre para realizá-la
- 273 Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados pela existência de sinalização
- 274 Aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista a fim de fazer conversão à esquerda
- 275 Iniciar manobra de operação de retorno nas vias, providas de acostamento, somente quando estiver livre
- 276 Fazer operação de retorno nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados
- 277 Fazer operação de retorno, conforme condições gerais da via
- 278 **Conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada**

Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Conduzir veículo sob quaisquer condições climáticas
279	Avaliar as condições climáticas existentes para acionar os faróis do veículo
280	Acionar, pelo menos, as luzes de posição do veículo sob condições de chuva forte, neblina ou cerração
281	<u>Manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando conduzir veículo sob chuva forte, neblina ou cerração</u>

282 Avaliar as condições climáticas existentes para regular a velocidade do veículo

283 **Conduzir veículo sob quaisquer condições climáticas**

Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos e condições de trafegabilidade da via pública
284	Identificar nas vias terrestres atos que possam: (a) obstruir o trânsito, (b) tornar o trânsito perigoso, (c) criar qualquer obstáculo
285	Usar a buzina do veículo para advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo, fora das áreas urbanas
286	Identificar situações de advertências, nas quais é necessário fazer uso da buzina a fim de evitar acidentes
287	<u>Usar a buzina do veículo, nas situações de advertências necessárias a fim de evitar acidentes</u>
288	Advertir, com toque breve da buzina do veículo, outros motoristas a fim de evitar acidentes
289	Identificar a necessidade de imobilização temporária do veículo no leito viário, em situação de emergências
290	Discriminar equipamentos para a sinalização de advertência
291	Posicionar os equipamentos de sinalização de advertência
292	<u>Providenciar sinalização de advertência quando necessária a imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergências</u>
293	<u>Imobilizar temporariamente o veículo no leito viário em situação de emergências</u>
294	Visualizar pedestres
295	<u>Dar passagem para os pedestres, quando estiver circulando com veículo de maior porte ou motorizado</u>
296	Visualizar veículos não motorizados
297	Diferenciar veículos motorizado e não motorizados
298	<u>Dar passagem para os veículos não motorizados, quando estiver circulando com veículo motorizado</u>
299	Visualizar veículos de menor porte
300	Diferenciar veículos de maior e de menor porte
301	<u>Dar passagem para os veículos de menor porte, quando estiver circulando com veículo de maior porte</u>
302	Identificar que a preferência de passagem deve ser: (a) pedestres, (b) veículos não motorizados, (c) veículos motorizados de porte menor: moto, carro, (d) veículos motorizados de porte maior: caminhão, ônibus e carreta
303	Dar preferência de passagem em ordem decrescente

- 304 Identificar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário
- 305 Utilizar troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a existência de risco à segurança
- 306 Advertir aos outros motoristas, que circulam no sentido contrário, a existência de risco à segurança
- 307 Identificar locais previstos no código ou naqueles regulamentados por sinalização específica para estacionar o veículo sem abandono do condutor
- 308 Estacionar veículo sem abandono do condutor, somente em locais previstos no código ou naqueles regulamentados por sinalização específica
- 309 Posicionar os veículos fora da pista de rolamento, nas vias providas de acostamento
- 310 Posicionar o veículo junto à guia da calçada (meio-fio)
- 311 Posicionar o veículo paralelo ao bordo da pista de rolamento
- 312 Posicionar o veículo no mesmo sentido do fluxo dos veículos
- 313 Conferir se a sinalização de trânsito permite executar paradas, operações de carga ou descarga e ou estacionamento
- 314 Executar paradas, operações de carga ou descarga e ou estacionamento, admitidas as exceções devidamente sinalizadas
- 315 Conferir as condições de trafegabilidade da via identificando a possibilidade de perigo iminente
- 316 Examinar a intensidade do trânsito para regular a velocidade do veículo
- 317 Regular a velocidade do veículo a partir da intensidade do trânsito
- 318 Conferir se pode diminuir a velocidade do veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores, a não ser que haja perigo iminente
- 319 Acionar a pedal de freio do veículo com antecedência ou realizar o gesto convencional de braço do condutor de forma clara e com antecedência
- 320 Diminuir a velocidade do veículo sem risco nem inconvenientes para outros veículos, a não ser que haja perigo iminente
- 321 Dar preferência, aguardando a passagem dos veículos que estejam transitando na via
- 322 Ingressar na via procedente de lote lindeiro
- 323 Examinar a possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável
- 324 Abster-se de entrar em uma área de cruzamento em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, impedindo ou obstruindo a passagem de trânsito transversal, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável

- 325 Identificar se há veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
- 326 Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
- 327 Aguardar a passagem dos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
- 328 Ceder passagem para os veículos que tenham o direito de preferência, ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento
- 329 Reconhecer e definir os diferentes tipos de deslocamento lateral: (a) transposição de faixa, (b) movimentação de conversão à direita, (c) movimentação de conversão à esquerda, (d) operação de retornos
- 330 Diferenciar os tipos de deslocamento lateral
- 331 Avaliar as condições climáticas
- 332 Avaliar as condições de trafegabilidade da via
- 333 Avaliar as condições da via (exemplo buracos)
- 334 Estabelecer qual é a distância segura entre o próprio veículo e os demais e entre ele e o bordo da pista
- 335 Guardar distância de segurança lateral e frontal dos demais veículos e entre ele e o bordo da pista
- 336 Transitar com o veículo guardando distância de segurança entre ele e a lateral e frontal de outros veículos e entre ele e o bordo da pista
- 337 Examinar se as características do veículo oferecem condições de segurança e fluidez para fazer operação de retorno, nas vias urbanas
- 338 Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, examinadas as características do veículo
- 339 Conferir se há espaço na faixa para a qual deseja se deslocar, antes de efetuar a manobra de transposição de faixa
- 340 Acionar a luz indicadora de direção do veículo, ou gesto convencional de braço (braço esquerdo para fora do veículo), com antecedência, para sinalizar manobra de transposição de faixa
- 341 Sinalizar com antecedência a manobra de transposição de faixa
- 342 Efetuar manobra de transposição de faixa (pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda quanto pela da direita)
- 343 Deslocar-se para faixa da direita quando estiver na faixa da esquerda, sem acelerar a marcha ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo
- 344 Manter distância (de aproximadamente um veículo) entre os veículos, para permitir que outros veículos que estejam ultrapassando possam se intercalar na fila com segurança
- 345 Permitir que outros veículos que o ultrapassam possam intercalar na fila com segurança

- 346 Manter-se na faixa da direita, ao perceber que outro veículo que está atrás tem o propósito de ultrapassar
- 347 Conferir usando o espelho retrovisor se nenhum condutor que venha atrás tenha começado uma manobra de ultrapassagem
- 348 Conferir se quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro
- 349 Conferir se o espaço da faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão suficiente para que a manobra de ultrapassagem não coloque em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário
- 350 Utilizar a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente
- 351 Advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente
- 352 Conferir se a sinalização viária (linhas tracejadas ou contínua) permite efetuar a ultrapassagem
- 353 Ultrapassar veículos com condições de visibilidade adequadas
- 354 Identificar locais com: curvas, trechos de aclives, neblina ou cerração
- 355 Ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda, exceto em locais com pouca visibilidade: curvas, trechos de aclives, neblina ou cerração
- 356 Discriminar entre esquerda e direita
- 357 Identificar passagens de nível, pontes, viadutos, travessias de pedestres, intersecções e proximidades
- 358 Ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda, exceto em locais como: passagens de nível, pontes, viadutos, travessias de pedestres, intersecções e proximidades
- 359 Visualizar se há espaço para ultrapassar pela direita
- 360 Visualizar que o veículo a frente em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda
- 361 Ultrapassar pela direita somente quando outro veículo em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda e há espaço para manobra
- 362 Obedecer à sinalização regulamentar de ultrapassagem
- 363 Acionar a luz indicadora de direção do veículo, para esquerda, com antecedência ou fazer o gesto convencional de braço, para sinalizar manobra de ultrapassagem
- 364 Acionar luz indicadora de direção do veículo, para direita ou fazer gesto convencional de braço, ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem
- 365 Sinalizar com antecedência a manobra de ultrapassagem
- 366 Efetuar manobra de ultrapassagem deixando livre a distância lateral de segurança de outros veículos e pedestres que ultrapassa

367 **Conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos e condições de tráfegabilidade da via pública**

Número da identificação	Comportamentos que compõem o comportamento intermediário: Conduzir veículo orientado pela movimentação de pedestres e ciclistas
368	<u>Manter objetos ou substâncias dentro do veículo quando estiver conduzindo por vias públicas</u>
369	Visualizar pedestres próximos a transporte coletivo parado efetuando embarque ou desembarque de passageiros
370	Examinar se transporte coletivo parado está efetuando embarque ou desembarque de passageiros
371	<u>Reduzir a velocidade, quando o transporte coletivo estiver efetuando embarque ou desembarque de passageiros</u>
372	<u>Parar veículo, caso haja pedestres cruzando a via, quando o transporte coletivo esteja efetuando embarque ou desembarque</u>
373	Ultrapassar veículo de transporte coletivo que esteja efetuando embarque ou desembarque de passageiros, com segurança
374	Discriminar momentos do dia em que as luzes do veículo devem ser acesas
375	Identificar luzes de posição do veículo no painel
376	<u>Manter as luzes de posição do veículo acesas a noite quando ele estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros ou carga ou descarga de mercadorias</u>
377	Identificar locais adequados para embarque e desembarque de passageiros, de maneira a não interromper o fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres
378	Examinar o fluxo de veículos e a locomoção de pedestres antes de parar para embarque ou desembarque de passageiros
379	Conferir, antes de abrir a porta do veículo, se há risco de atingir outros veículos que estejam circulando na via
380	Conferir, antes de abrir a porta do veículo, se há risco de atingir pedestres e ciclistas
381	<u>Restringir-se ao tempo indispensável de parada para embarque ou desembarque de passageiros, quando proibido o estacionamento na via, abstendo-se de interromper ou perturbar do fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres</u>
382	<u>Embarcar ou desembarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor</u>
383	Embarcar ou desembarcar passageiros, sem constituir perigo para si, para os passageiros e os outros usuários da via
384	Identificar pedestres que estejam na área de cruzamento
385	Identificar quando a indicação luminosa do semáforo é favorável para o condutor

- 386 Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres que estejam na área de cruzamento mesmo que a indicação luminosa do semáforo seja favorável para o condutor
- 387 Dar passagem para o pedestre na área de cruzamento, mesmo que a indicação luminosa do semáforo seja favorável para o condutor
- 388 Identificar que há pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
- 389 Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
- 390 Aguardar a passagem dos pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
- 391 Ceder passagem aos pedestres e ciclistas ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento
- 392 Identificar se há pedestres e ciclistas que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
- 393 Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres e ciclistas que estejam transitando na via
- 394 Aguardar a passagem dos pedestres e ciclistas que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
- 395 Ceder passagem aos pedestres e ciclistas durante a manobra de mudança de direção (virar para esquerda ou direita) respeitando as normas de preferência
- 396 Identificar que há pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
- 397 Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
- 398 Aguardar a passagem dos pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
- 399 Dar preferência de passagem aos pedestres que estejam transitando na via, ao ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via
- 400 Examinar a movimentação de pedestres e ciclistas nas vias urbanas antes de fazer a operação de retorno
- 401 Fazer operação de retorno, nas vias urbanas examinando a movimentação de pedestres e ciclistas
- 402 Definir passeios, calçadas, acostamentos e vias de circulação
- 403 Diferenciar passeios, calçadas, acostamentos e vias de circulação
- 404 Transitar com os veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, somente para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento
- 405 **Conduzir veículo orientado pela movimentação de pedestres e ciclistas**
- 406 **Conduzir veículo motorizado de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas da via pública e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via**
-

A partir da elaboração do diagrama de decomposição e do sequenciamento dos comportamentos de menor abrangência para os comportamentos de maior abrangência foi possível observar a complexidade e a quantidade de comportamentos envolvidos no processo de aprender a “conduzir veículo motorizado”. Esses resultados aumentam a clareza em relação aos comportamentos que precisam ser ensinados no processo de formação de condutores.

Etapa 6. Elaboração do Guia Instrucional

Uma alternativa para aproximar esses resultados da realidade da formação de condutores foi a de elaborar um guia com o planejamento inicial das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” conforme as exigências da Resolução 789/20 (CONTRAN, 2020) realizado na Etapa 6 do procedimento. Na Tabela 9 consta um exemplo da representação do planejamento das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” referente à segunda aula do curso de prática de direção veicular.

Tabela 9

Exemplo da Representação do Planejamento das Condições de Ensino para Desenvolver o Comportamento Terminal “Conduzir Veículo Motorizado” Referente a Segunda Aula do Curso de Prática de Direção Veicular

Tema: Curso de prática de direção veicular
Objetivo Geral: Capacitar o aprendiz a “conduzir veículo motorizado de categoria pretendida de forma a evitar acidentes, de acordo com as características e recursos do veículo, em qualquer via pública, conforme a sinalização de trânsito, regras de circulação e condições físicas da via pública e quaisquer condições climáticas, de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam na mesma via”.
Objetivos Específicos: Capacitar o aprendiz a • Avaliar as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo • Avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos • Colocar veículo em movimento na via pública • Conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito • Conduzir veículo conforme as normas de circulação no trânsito nas vias terrestres abertas à circulação • Conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada • Conduzir veículo sob quaisquer condições climáticas • Conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos e condições de trafegabilidade da via pública

- Conduzir veículo orientado pela movimentação de pedestres e ciclistas

Público-alvo:

Adultos (penalmente imputáveis) que já iniciaram o processo de formação de condutores, concluíram o curso teórico-técnico para primeira habilitação e foram aprovados no exame teórico de legislação de trânsito.

Carga Horária Mínima:

20 horas-aula (período igual a 50 minutos), sendo, no mínimo, 1 hora-aula ministrada no período noturno.

Equipamento:

- Veículo motorizado (manual) cujo peso bruto total não exceda a 3.500 kg e cuja lotação não exceda a 8 lugares, excluindo o motorista (popularmente denominado carro)
-

2º Aula

Objetivo da aula:

- Desenvolver os comportamentos de colocar veículo em movimento na via pública
-

Sugestões de atividades para a aula:

1. Deixar a porta “mal fechada” e orientar o aprendiz a verificar o painel de instrumentos, conferindo o símbolo em vermelho.
 2. Perguntar para o aprendiz o que significa o símbolo do freio motor acionado no painel.
 3. Solicitar ao aprendiz para ajustar o banco do motorista e, a partir disso, orientar o ajuste do banco com base na distância dos pés dos pedais e das mãos do volante.
 4. Apontar para os pedais e pedir para o aprendiz descrever (verbalmente) a função de cada um.
-

Instrutor de Trânsito	Aprendiz	Conjunto de comportamentos, da aula anterior:
☐	☐	Colocar veículo em funcionamento
☐	☐	Verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
☐	☐	Avaliar as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
☐	☐	Manter o veículo ligado
☐	☐	Avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos
Instrutor de Trânsito	Aprendiz	Comportamentos a serem desenvolvidos nesta aula:
☐	☐	Identificar no painel de instrumento do veículo se a imagem do indicador de porta/porta-mala aberto está em vermelho
☐	☐	Conferir se todas as portas do veículo estão fechadas, antes de colocar o veículo em movimento
☐	☐	Solicitar aos passageiros o uso do cinto de segurança
☐	☐	Conferir se os cintos de segurança estão ajustados para cada passageiro
☐	☐	Conferir se os passageiros colocaram o cinto de segurança, antes de colocar o veículo em movimento

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| ☐ | ☐ | Identificar a idade das crianças que serão transportadas no veículo (caso haja alguma) |
| ☐ | ☐ | Transportar crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros (caso haja alguma) |
| ☐ | ☐ | Ajustar o cinto de segurança |
| ☐ | ☐ | Colocar o cinto de segurança |
| ☐ | ☐ | Garantir as condições de segurança dos passageiros do veículo e a sua enquanto motorista, antes de colocar o veículo em movimento |
| ☐ | ☐ | Utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública |
| ☐ | ☐ | Conhecer as determinações sobre o uso das luzes |
| ☐ | ☐ | Ajustar as luzes do veículo conforme determinações, antes de colocar o veículo em movimento |
| ☐ | ☐ | Ajustar o espelho retrovisor interno de modo a abranger a maior área possível do vidro traseiro antes de colocar veículo em movimento |
| ☐ | ☐ | Localizar o local para ajustar os espelhos retrovisores externos |
| ☐ | ☐ | Ajustar os espelhos retrovisores externos, esquerdo e direito de modo a enxergar o mínimo possível a lateral do carro, aumentando a visualização do espaço lateral, externo ao veículo |
| ☐ | ☐ | Ajustar os espelhos retrovisores, externos e interno, antes de colocar o veículo em movimento |
| ☐ | ☐ | Posicionar as mãos no volante entre o meio e a parte superior |
| ☐ | ☐ | Segurar o volante na posição “nove e quinze”, semelhante aos ponteiros do relógio |
| ☐ | ☐ | Manter uma distância de aproximadamente 30 cm entre o seu peito e o volante do veículo |
| ☐ | ☐ | Manter a coluna totalmente em contato com o encosto do banco do motorista |
| ☐ | ☐ | Ajustar o encosto do banco do motorista em um ângulo que deve ficar entre 100 e 120 graus, ligeiramente inclinado e que seja possível alcançar o volante com os braços semiflexionados (levemente dobrados) |
| ☐ | ☐ | Pisar no pedal da embreagem até o final do seu curso a fim de verificar o alcance do pé esquerdo até o final do acionamento |
| ☐ | ☐ | Localizar o comando de ajuste do assento do motorista |
| ☐ | ☐ | Ajustar a distância do assento do motorista para alcançar os pedais de modo que consiga pisar no pedal da embreagem (caso exista) até o final do seu curso |
| ☐ | ☐ | Alinhar o corpo na posição em que braços e pernas fiquem semiflexionados (levemente dobrados) |
| ☐ | ☐ | Ajustar-se corretamente no banco do motorista, antes de colocar o veículo em movimento |

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| ☐ | ☐ | Discriminar que o pedal do acelerador tem a função aumentar a velocidade de deslocamento do veículo |
| ☐ | ☐ | Discriminar que o pedal do freio tem a função de desacelerar e parar completamente o veículo |
| ☐ | ☐ | Discriminar que o pedal da embreagem tem a função de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas |
| ☐ | ☐ | Identificar a função de cada um dos pedais do veículo, antes de colocar o veículo em movimento |
| ☐ | ☐ | Discriminar que o pé direito é utilizado para acionar tanto o pedal do freio quanto o do acelerador |
| ☐ | ☐ | Discriminar que o pé esquerdo é usado somente para acionar o pedal da embreagem |
| ☐ | ☐ | Identificar os pés que acionam os pedais |
| ☐ | ☐ | Visualizar os pedais da esquerda para direita |
| ☐ | ☐ | Identificar que a ordem dos pedais da esquerda para a direita é: embreagem, freio e acelerador |
| ☐ | ☐ | Discriminar que o pedal do acelerador tem um acionamento leve |
| ☐ | ☐ | Discriminar que o pedal do freio tem um acionamento mais pesado e rígido |
| ☐ | ☐ | Discriminar que o pedal da embreagem deve ser acionado até o final do seu cursor, sendo mais leve que os outros pedais |
| ☐ | ☐ | Diferenciar a intensidade de acionamento de cada pedal do veículo |
| ☐ | ☐ | Utilizar os pedais do veículo |
| ☐ | ☐ | Discriminar que a primeira marcha serve para iniciar o movimento do veículo (conhecida como a marcha da força) |
| ☐ | ☐ | Discriminar que a segunda marcha serve para realizar as manobras ou circular com veículo em baixa velocidade, até 40 km/h |
| ☐ | ☐ | Discriminar que a terceira marcha serve para manter a velocidade do veículo em torno de 50 km/h |
| ☐ | ☐ | Discriminar que a quarta marcha é utilizada com o veículo em velocidade em torno de 60 km/h |
| ☐ | ☐ | Discriminar que a quinta marcha é utilizada com o veículo em velocidade acima de 60 km/h |
| ☐ | ☐ | Estabelecer relação compatível entre velocidade e uso das marchas |
| ☐ | ☐ | Saber trocar as marchas do veículo com câmbio de marchas manual |
| ☐ | ☐ | Manusear o veículo, em movimento, a todo o momento |

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--|
| ☐ | ☐ | Verificar, caso o marcador de combustível não seja digital, a relação entre quantidade de combustível existente e a quantidade de quilômetros que é possível rodar |
| ☐ | ☐ | Definir local de destino |
| ☐ | ☐ | Identificar a distância que será percorrida |
| ☐ | ☐ | Verificar no painel de instrumentos do veículo se a quantidade de combustível é suficiente para chegar ao local de destino |
| ☐ | ☐ | Assegurar-se da existência de combustível suficiente no veículo, em movimento, para chegar ao local de destino |
| ☐ | ☐ | Visualizar o trânsito no entorno |
| ☐ | ☐ | Examinar constantemente as condições de trafegabilidade ao regular a velocidade dele, em movimento |
| ☐ | ☐ | Regular a velocidade do veículo, em movimento, a partir das condições de trafegabilidade |
| ☐ | ☐ | Conferir constantemente as informações contidas no painel dos instrumentos do veículo |
| ☐ | ☐ | Examinar constantemente as condições do veículo, em movimento, ao regular a velocidade dele |
| ☐ | ☐ | Regular a velocidade do veículo em movimento a partir das condições do próprio veículo |
| ☐ | ☐ | Colocar veículo em movimento na via pública |
-

O resultado completo da Etapa 6 consta no Apêndice F. Todos os itens presentes no planejamento das condições de ensino foram considerados para a elaboração do guia. Na Figura 3 consta uma representação da capa do guia instrucional.

Figura 3

Representação da Capa do Guia Instrucional



O guia é um material direcionado para os profissionais que atuam no processo de formação de condutores, principalmente para os instrutores de trânsito. Tem por objetivo apresentar uma proposta dos comportamentos a serem ensinados pelos instrutores de trânsito no curso de prática de direção veicular para Categoria B. É composta pelas seguintes seções: (a) sumário; (b) apresentação; (c) análise do comportamento e formação de condutores; (d) ensinar e aprender; (e) perguntas importantes para quem pretende ensinar um comportamento; (f) o que se espera que o aprendiz seja capaz de fazer ao final do processo de formação de condutor? (g) quais comportamentos você deve ensinar para o aprendiz? (h) por que sequenciar o ensino desses comportamentos? (i) como aplicar essa proposta de ensinar comportamentos no curso de prática de direção veicular para categoria b? (j) curso de prática de direção veicular categoria b; (k) objetivos de cada aula prática de direção veicular; (l) orientações gerais para as aulas práticas; (m) sequência das aulas prática de direção veicular (da primeira a 20ª aula); (n) conclusão e (o) referências. A Figura 4 consta a representação do sumário do guia.

Figura 4

Representação do Sumário do Guia Instrucional

SUMÁRIO	
Apresentação	01
Análise do Comportamento e a Formação de Condutores	04
Ensinar e Aprender	05
Perguntas importantes para quem pretende ensinar um comportamento	06
O que se espera que o aprendiz seja capaz de fazer ao final do processo de formação de condutor?	07
Quais comportamentos você deve ensinar para o aprendiz?	09
Por que sequenciar o ensino desses comportamentos?	10
Como aplicar essa proposta de ensinar comportamentos no curso de prática de direção veicular para categoria B?	11
Curso de Prática de Direção Veicular categoria B	12
Objetivos de cada Aula Prática de Direção Veicular	14
Orientações Gerais para as Aulas Práticas	15
1ª Aula	21
2ª Aula	26
3ª Aula	32
4ª Aula	38
5ª Aula	42
6ª Aula	46
7ª Aula	50
8ª Aula	55
9ª Aula	60
10ª Aula	64
11ª Aula	69
12ª Aula	73
13ª Aula	77
14ª Aula	82
15ª Aula	86
16ª Aula	90
17ª Aula	94
18ª Aula	99
19ª Aula	103
20ª Aula	107
Conclusão	111
Referências	112

De modo geral as aulas práticas de direção veicular visam o desenvolvimento ou o aprimoramento de um conjunto de comportamentos. Entre a primeira e a 12ª aula, os objetivos estão voltados para o desenvolvimento de comportamentos, enquanto entre a 13ª e a 19ª aula os objetivos estão voltados para o aprimoramento de comportamentos já desenvolvidos e a 20ª aula tem por objetivo “simular o exame de prática de direção veicular realizando manobras de conversão a direita, conversão a esquerda, operação de retorno e estacionando o veículo”, preparando o aprendiz para o exame de prática de direção veicular.

A elaboração do guia com o planejamento das condições de ensino para desenvolver o comportamento terminal “conduzir veículo motorizado” visa atender a necessidade de estabelecer parâmetros para a realização das intervenções pedagógicas no processo de formação de condutores (ONSV, 2014), criando condições para a elaboração de roteiros básicos orientados pelos comportamentos previstos em cada aula.

Discussão

Este estudo teve por objetivo elaborar um plano de ensino, e com base nele um guia instrucional, para um curso de prática de direção veicular. Tal proposta parte da caracterização da realidade social na qual há pesquisas (e.g., Hoffmann, 2005; Watson-Brown et al., 2021) que evidenciam que a formação de condutores visa apenas o treino de habilidades mínimas para o aprendiz obter a aprovação no exame prático de direção veicular, ignorando o desenvolvimento de comportamentos seguros, que visam promover segurança, minimizar perigos e prevenir sinistros. Além disso, estudos técnicos realizados pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2014) revelam a desconformidade entre aquilo que está previsto em lei, neste caso as resoluções do CONTRAN direcionadas para a normas do processo de formação de condutores (e.g., Resolução 789/20 CONTRAN em vigência), e o que de fato está ocorrendo no processo de formação de condutores.

O guia descreve a interação entre a ação e as condições do ambiente que precisam ser apresentados pelos condutores de veículos. De acordo com a PCDC é importante caracterizar as situações-problema com as quais os aprendizes terão de lidar para que se possa definir quais comportamentos serão efetivos na resolução dessas situações para, posteriormente, arranjar as condições para o desenvolvimento desses comportamentos (Cortegoso & Coser, 2011; Kubo & Botomé, 2001). A proposição do comportamento terminal por Russi et al. (2011) e de alguns comportamentos intermediários possibilitaram a decomposição de comportamentos e a elaboração de um Diagrama de decomposição.

Elaborar um Diagrama de decomposição é importante porque, embora o processo de formação de condutores esteja regulamentado pela Resolução 789/20 do CONTRAN, não há descrição direta dos comportamentos que o condutor deve desenvolver e nem do objetivo do seu processo de

formação. A proposta de elaboração de um diagrama de decomposição aumenta a clareza de quais comportamentos constituem o repertório para “conduzir veículo motorizado”, viabilizando a padronização do que precisa ser ensinado pelo instrutor de trânsito e, conseqüentemente, o que se espera que o aprendiz aprenda.

Além disso, o sequenciamento dos comportamentos no diagrama de decomposição evidencia quais comportamentos são pré-requisitos para outros, permitindo identificar por qual deles o ensino deve começar, organizando-os em unidades de ensino. O sequenciamento dos 406 comportamentos para ensino neste estudo representa um avanço no referente ao comportamento de “conduzir veículo motorizado” já que ele permite operacionalizar uma representação comportamental do que precisa ser ensinado ao aprendiz a condutor, o que pode orientar as ações dos instrutores de trânsito.

Além de aumentar a clareza dos comportamentos pré-requisitos, o diagrama de decomposição também possibilita verificar quais comportamentos são precorrentes para outros comportamentos. Os comportamentos precorrentes afetam as condições antecedentes (estímulos discriminativos ou condições necessárias) tornando o controle de estímulos mais eficaz e cada vez mais “próximos” da resposta-solução, no caso desse estudo, do objetivo-terminal (Cortegoso & Coser, 2011). Por exemplo, no diagrama apresentado na Figura 3 os comportamentos de números: 75, 76 e 77 são precorrentes para o comportamento de nº 78. São eles, respectivamente: “discriminar que o pedal do acelerador tem a função de aumentar a velocidade de deslocamento do veículo” (nº 75), “discriminar que o pedal do freio tem a função de desacelerar e parar completamente o veículo” (nº 76), “discriminar que o pedal da embreagem tem a função de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas” (nº 77), e “identificar a função de cada um dos pedais do veículo, antes de colocar o veículo em movimento” (nº 78).

Embora o diagrama de decomposição represente um avanço, pois apresenta o sequenciamento dos comportamentos que constituem o objetivo terminal “conduzir veículo motorizado”, outro procedimento também realizado neste estudo foi o de analisar funcionalmente os comportamentos decompostos. Tal análise contribuiu para aumentar a clareza a respeito de quais componentes (estímulos antecedentes, respostas e estímulos conseqüentes) compõem os comportamentos decompostos, aumentando a probabilidade de programar condições para o desenvolvimento dos comportamentos componentes da classe geral de comportamentos “conduzir

veículo motorizado”. A análise dos comportamentos possibilita verificar com mais facilidade, quais comportamentos são pré-requisitos dos outros bem como a sua nomeação.

A nomeação de um comportamento visa evidenciar os tipos de interações que são estabelecidas entre a ação do organismo e os aspectos do meio (Botomé, 2001; 2013). Os comportamentos são nomeados por verbos acompanhados por complementos que enfatizam a interação entre a ação e os aspectos do ambiente. Os verbos ora evidenciam a ação do organismo, ora a interação entre a situação antecedente e a ação e ora a interação entre a ação e a consequência (Botomé, 2001; 2013). Por exemplo, o comportamento representado pelo número 18 “posicionar o pé direito sobre o pedal do freio”, começa com o verbo “posicionar” que enfatiza a ação, e tem como complementos: “pé direito” e “sobre o pedal do freio”, que enfatizam os estímulos discriminativos que possibilitam a ação.

A nomeação dos comportamentos por meio do verbo e do complemento aumenta a clareza do que o programador do ensino, neste caso o instrutor de trânsito, precisa ensinar (Botomé, 2001; Russi, 2016) a fim de criar condições para o desenvolvimento dos comportamentos desejados. A nomeação, ainda, permite que os aprendizes tenham clareza de quais comportamentos precisam aprender. Isso diminui a probabilidade de a formação do condutor ficar restrita a passar no exame prático de direção veicular, conforme críticas já apresentadas.

Quando se trata do ensino, um outro ponto é importante: não basta o instrutor de trânsito afirmar que ensinou, o aprendiz precisa demonstrar que aprendeu. Na perspectiva da Análise do Comportamento para afirmar que algo foi ensinado pelo instrutor de trânsito é preciso constatar que houve aprendizagem por parte do aprendiz a condutor (Kubo & Botomé, 2001; Skinner, 1972). O ensino sem a ocorrência de aprendizagem é apenas uma tentativa sem sucesso (Kubo & Botomé, 2001; Skinner, 1972). Na realidade da formação do condutor, ensinar implica no que o instrutor de trânsito faz e, aprender implica no que acontece com o aprendiz em decorrência desse fazer do instrutor.

Diferentes ferramentas podem ser usadas para o ensino como jogos, softwares, manuais, cartilhas e guias etc. O guia é um recurso que contribui para planejar e realizar o ensino de modo a aumentar a probabilidade de aprendizagens significativas. É uma ferramenta que vem sendo usada para ensinar diferentes comportamentos a populações variadas e tem por objetivo orientar o caminho para que se possa alcançar os comportamentos pretendidos de maneira organizada, simples e

acessível (Rosot et al., 2020). Os guias, geralmente, apresentam regras/instruções. As regras/instruções descrevem contingências. O comportamento sob controle direto por regras/instruções é denominado de "comportamento governado por regras" (Matos, 2001). Comportamentos verbalmente controlados ocorrem sob controle de estímulos discriminativos verbais e produzem mudanças mais rápidas de comportamento em comparação com outras estratégias de ensino como a modelagem, já que descrevem as situações de maneira mais completa (Skinner, 1974/2006), orientando o instrutor.

No guia instrucional elaborado neste estudo, há uma sequência de ações, que servem para padronizar os procedimentos em relação ao curso de prática de direção veicular, orientar sobre os objetivos de cada aula e o modo como serão realizadas as atividades no decorrer do curso. A padronização dos procedimentos em relação ao curso de prática de direção veicular pode contribuir para que todos os instrutores de trânsito se comportem de modo a: (a) "falarem uma mesma linguagem" no decorrer do curso, (b) utilizaros recursos didáticos de modo adequado, (c) beneficiarem-se da operacionalização do processo, pois fica mais simples para os instrutores executarem as tarefas conforme os padrões, (d) criar condições para garantir a qualidade do curso, e (e) aumentar a probabilidade de alcançar o objetivo do curso, assim como os objetivos de cada aula, possibilitando realizar a avaliação do que tem sido feito. Essa proposição atende as indicações apresentadas no estudo realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV da necessidade de estabelecer parâmetros para a realização das intervenções pedagógicas realizadas pelos instrutores de trânsito e elaborar roteiros com diretrizes gerais para a orientação da prática pedagógica (ONSV, 2014).

Entendendo os possíveis benefícios do guia no planejamento inicial das condições de ensino, cada aula foi organizada com uma carga horária mínima de 20 horas-aula. As 20 horas-aula estão de acordo com o proposto pela Resolução 789/20 (CONTRAN, 2020), Anexo II, que apresenta a estrutura curricular básica para o curso de prática de direção veicular. No guia, a distribuição dos comportamentos nas aulas práticas de direção veicular seguiu a mesma proposta de sequenciamento dos comportamentos intermediários componentes do Diagrama de decomposição. A sequência foi: (a) avaliar as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo; (b) avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de

instrumentos; (c) colocar veículo em movimento na via pública; (d) conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito; (e) conduzir veículo conforme as normas de circulação no trânsito nas vias terrestres abertas à circulação; (f) conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada; (g) conduzir veículosob quaisquer condições climáticas; (h) conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos e condições de trafegabilidade da via pública; e (i) conduzir veículo orientado pela movimentação de pedestres e ciclistas.

Assim como no diagrama, no guia, os comportamentos são apresentados dos menos abrangentes para os mais abrangentes de maneira a respeitar o princípio dos pequenos passos. De acordo com esse princípio, o ritmo de aprendizagem de cada um deve ser respeitado (Cortegoso & Coser, 2011; Kienen et al, 2021; Lorenzo et al., 2010), pois mesmo que o guia tenha sido elaborado para serem realizadas 20 aulas práticas, essa é a exigência mínima de aulas conforme a Resolução 789/20 CONTRAN, não há um limite máximo de aulas a serem realizadas. O aprendiz pode fazer quantas aulas forem necessárias para desenvolver e aprimorar os comportamentos propostos no Diagrama de decomposição. O aprendiz só irá seguir para o objetivo da próxima aula (e.g., segunda aula) após ter alcançado o objetivo da aula anterior (e.g., primeira aula) e assim sucessivamente. O foco deixa de ser a quantidade de aulas realizadas e passa a ser os comportamentos que serão desenvolvidos em cada aula.

Essa orientação estabelece relação com outros dois princípios, são eles: resposta ativa, em que o aprendiz participa ativamente das atividades propostas, e o da verificação imediata, em que o aprendiz deve ter condições de verificar imediatamente o seu “desempenho” após apresentar as respostas (Cortegoso & Coser, 2011; Kienen et al, 2021; Lorenzo et al., 2010). Com a proposição do plano de ensino com base nos comportamentos para “conduzir veículo motorizado”, o aluno necessariamente precisa se comportar diante das aulas práticas de direção veicular, pois é ele que conduz o veículo motorizado (carro) orientado pelas instruções do instrutor de trânsito. A verificação do desempenho é feita de modo imediato (feedback imediato do instrutor de trânsito após a apresentação do comportamento), modelando o comportamento desejado. A interação entre esses princípios aumenta a probabilidade de o aprendiz interagir com o veículo diante das situações de trânsito de modo a conduzir veículo motorizado de maneira segura para si e para os demais cidadãos que circulam na mesma via.

Como discutido anteriormente, no Brasil não há uma descrição clara dos comportamentos que precisam ser ensinados, enquanto na Europa Hatakka et al. (2002) formularam a Matriz GDE. A matriz é um avanço na identificação dos aspectos que influenciam a formação de condutores. A caracterização de alguns comportamentos favorece a compreensão em relação a quais comportamentos constituem o repertório do motorista iniciante, porém a descrição dos comportamentos é limitada. A matriz não contempla toda a dimensão e quantidade de comportamentos necessariamente envolvido em cada nível. O guia é uma sugestão de efetivação do conhecimento produzido, pois permite visualizar os comportamentos componentes de cada aula prática de direção veicular e propõe o ensino a partir do sequenciamento de tais comportamentos aumentando a probabilidade de sua aplicabilidade.

Ressalta-se que tanto o guia (elaborado a partir do plano de ensino) quanto a Matriz GDE propõem o ensino de comportamentos e o sequenciamento do ensino partindo dos comportamentos menos abrangentes em direção aos mais abrangentes. A Matriz GDE propõe que o primeiro nível seja o de “manobras do veículo”, enquanto no guia os objetivos da primeira aula prática de direção veicular são: “desenvolver o comportamento de avaliar as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo” e “desenvolver o comportamento de avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos”, situação que antecede a realização de manobras do veículo. O guia elaborado nesta tese apresenta uma proposição mais ampla e abrangente, pois leva em consideração o objetivo terminal e o repertório do aluno, aquilo que ele é capaz de fazer, e não apenas o que se espera que ele seja capaz de fazer, conforme descrito na Matriz GDE. Essa é uma das vantagens em utilizar os conhecimentos oriundos da PCDC para propor programas de desenvolvimento de comportamentos.

Outro aspecto semelhante entre a Matriz GDE e o guia é que ambos ampliam a compreensão de que “conduzir veículo motorizado” não se restringe ao comportamento de “controlar o veículo a todo momento”. Na compreensão popular acredita-se que o bom motorista é aquele que sabe controlar o veículo (“trocar as marchas”, “dar a ré no veículo”, “realizar manobras de estacionamento”). Porém, tanto na Matriz GDE quanto no guia tem-se a compreensão de que um bom motorista precisa apresentar comportamentos seguros nas interações do espaço do trânsito (Gregersen, 2005).

Diante do que se tem de conhecimento científico voltado para aprender a “conduzir veículo motorizado”, os resultados deste estudo são um avanço. Eles possibilitam ter clareza de quais são os comportamentos componentes da classe geral de comportamento “conduzir veículo motorizado” que devem ser ensinados pelo instrutor de trânsito para que o aprendiz a condutor aprenda a “conduzir veículo motorizado”. Compreendendo que a capacitação de instrutores está interligada com esse processo de formação de condutores, a proposta inicial foi a de “olhar” para o processo de formação de condutores para, em pesquisas futuras, planejar a capacitação de instrutor de trânsito a partir daquilo que precisa ser ensinado no processo de formação de condutores de veículo motorizado.

Considerações Finais

Os conhecimentos produzidos por Russi (2016, 2019; Russi et al., 2011) e os produzidos nesta tese estabelecem relação com aquilo que já é previsto em legislação para o processo de formação de condutores. Pensou-se na possibilidade de aplicabilidade diante daquilo que já existe e não em uma proposta totalmente nova para formação dos condutores. Isso foi feito pois, uma nova proposta para o processo de formação de condutores é algo que pode levar anos para ser implementada, enquanto a implementação do conhecimento produzido a partir do que já está previsto em lei pode ocorrer a curto prazo.

Vale destacar que mesmo que este estudo apresente um avanço diante do que se tem enquanto conhecimento científico referente ao processo de formação de condutores, há uma limitação que precisa ser considerada. Ao propor o guia para planejar as condições iniciais de ensino do curso de prática de direção veicular, a sua base foi somente o Diagrama de decomposição (desenvolvido a partir do capítulo III - das normas de circulação e conduta do CTB nos estudos de Russi, 2016). Essa decisão restringiu algumas situações do trânsito com as quais o aprendiz a condutor precisa aprender a lidar. Por exemplo, circulação com o veículo pelas rodovias; circulação com o veículo em vias com aclives e declives; estacionamento e parada do veículo em vias com aclives e declives; estacionamento e parada do veículo em pontos comerciais da cidade como posto de gasolina, supermercado, padaria (comércio em geral). Embora a pesquisadora tenha clareza da relevância desses aspectos ao propor o guia, a decisão foi a de não os inserir enquanto resultado da pesquisa científica, pois o método proposto não gerou tais dados.

Essa limitação pode ser sanada na elaboração de uma intervenção que vise a utilizar o conhecimento produzido neste estudo junto aos conhecimentos técnicos de instrutores de trânsito que conhecem a realidade e as necessidades das situações do trânsito as quais os aprendizes precisam aprender a lidar. Essa limitação destaca a necessidade de pensar possibilidades de continuidade do estudo a fim de abranger situações do trânsito que não foram contempladas e junto a isso seguir para as demais etapas da PCDC. Estudos que visem a aplicação, avaliação e aperfeiçoamento do programa de ensino (Botomé, 1981; Kubo & Botomé, 2001; Kienen et al., 2013; Kienen et al., 2021) devem ser realizados. Ainda, deve-se pensar uma proposta de intervenção para o curso teórico-técnico no processo de formação de condutores.

Pesquisas desenvolvidas por analistas do comportamento têm trazido importantes contribuições em diferentes áreas. No que se refere ao trânsito pouco foi produzido. Os estudos desta tese são uma contribuição nessa direção. Pensar em uma proposta de intervenção para a área que possa ter como efeito o aumento da segurança no trânsito e diminuição de sinistros é urgente já que dados como os do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2023) e do Ministério da Saúde mostram um alto número de sinistros com mortes. Considerando o número de mortos e feridos no trânsito, é possível afirmar que os dados dos estudos apresentados nesta tese abordam uma questão social e econômica importante quando o tema é trânsito, ampliando os conhecimentos nessa área.

Referências

- Botomé, S. P. (1981). *Objetivos comportamentais no ensino: A contribuição da análise experimental do comportamento* [Tese de doutorado, não publicado]. Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo.
- Botomé, S. P. (1996). *Pesquisa alienada e ensino alienante: O equívoco da extensão universitária*. Ed. Vozes.
- Botomé, S. P. (1997). *Um procedimento para encontrar os comportamentos que constituem as aprendizagens envolvidas em um objetivo de ensino*. Texto construído para uso interno do Curso de Especialização em Arquitetura e Urbanismo na Universidade de Caxias do Sul, como convênio com a Universidade Federal de São Carlos. Não publicado.

- Botomé, S. P. (2001). Sobre a noção de comportamento. In H. P. M. Feltes & U. Ziles (Eds.), *Filosofia: Diálogo de horizontes* (pp. 685-708), EDIPUCRS.
- Botomé, S. P. (2013). O conceito de comportamento operante como problema. *Revista Brasileira de Análise do Comportamento*, 9, 56-80. <http://dx.doi.org/10.18542/rebac.v9i1.2130>
- Botomé, S. P., & Kubo, O. M. (2002). Responsabilidade social dos programas de pós-graduação e formação de novos cientistas e professores de nível superior. *Interação em Psicologia*, 6(1), 81-110. <http://dx.doi.org/10.5380/psi.v6i1.3196>
- BRASIL - CONTRAN. Resolução n.º 168, de 14 de dezembro de 2004. *Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências*. Manual de Legislação de Trânsito. Org. Adilson Antonio Paulus & Edison Luis Walter. Santo Ângelo RS. 2010. Pg. 584 a 613.
- BRASIL - CONTRAN. Resolução n.º 358, de 13 de agosto de 2010. *Regulamenta o credenciamento de instituições ou entidades públicas ou privadas para o processo de capacitação, qualificação e atualização de profissionais, e de formação, qualificação, atualização e reciclagem de candidatos e condutores e dá outras providências*. Manual de Legislação de Trânsito. Org. Adilson Antonio Paulus & Edison Luis Walter. Santo Ângelo RS. 2010. Pg. 1090 a 1106.
- BRASIL - CONTRAN. Resolução n.º 789, de 18 de junho de 2020. *Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos*. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-789-de-18-de-junho-de-2020-263185648>
- Canali, G. Z. (2015). *"Dirigir defensivamente em vias públicas": Caracterização das classes de comportamentos* [Dissertação de mestrado, Universidade Estadual de Londrina]. Biblioteca Digital UEL. <http://www.bibliotecadigital.uel.br/document/?code=vtls000217417>
- Cianca, B. C., Panosso, M. G., & Kienen, N. (2020). Programação de Condições para Desenvolvimento de Comportamentos: caracterização da produção científica brasileira de 1998-2017. *Revista Perspectivas em Análise do Comportamento*, 11(2), 114-136. <https://doi.org/10.18761/PAC.2020.v11.n2.01>
- Cortegoso, A. L., & Coser, D. S. (2013). *Elaboração de programas de ensino: material autoinstrutivo*. EduUFSCar.

- De Luca, G. G. (2008). *Características de componentes de comportamentos básicos constituintes da classe geral de comportamentos denominada “avaliar a confiabilidade de informações”* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Institucional UFSC. <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/91008>
- De Luca, G. G. (2013). *Avaliação da eficácia de um programa de contingências para desenvolvimento de comportamentos constituintes da classe geral “avaliar a confiabilidade de informações”* [Tese de doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Institucional UFSC. <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/122722>
- De Paula, J. P. (2019). *Elaboração e avaliação de um programa de ensino para treinar líderes organizacionais a “capacitar os liderados para realizarem as atividades de trabalho”* [Dissertação de mestrado, Universidade Estadual de Londrina]. Biblioteca Digital UEL. <http://www.bibliotecadigital.uel.br/document/?code=vtls000230428>
- Gregersen, N. P. (2005). Introduction. In G. Bartl, N. -P. Gregersen, & N. Sanders (Eds.), EUMERIT project: Minimum requirements for driving instructor training (Final Report). Vienna: Institut Gute Fahrt.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). “From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education”. *Transportation Research Part F*, 5(3), 201-215.
- Hoffmann, M. H. (2005). Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 1(1), 17-24.
- Kienen, N. (2008). *Classes de comportamentos profissionais do psicólogo para intervir, por meio de ensino, sobre fenômeno e processos psicológicos, derivadas a partir das diretrizes curriculares, da formação desse profissional e de um procedimento para decomposição de comportamentos complexos* [Tese de doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Institucional UFSC. <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/92016>
- Kienen, N., Kubo, O. M., & Botomé, S. P. (2013). Ensino programado e programação de condições para o desenvolvimento de comportamentos: alguns aspectos no desenvolvimento de um campo de atuação do psicólogo. *Acta Comportamentalia* 21(4), 481-494.

- Kienen, N., Panosso, M. G., Nery, A. G. S., Waku, I., & Carmo, J. dos S. (2021). Contextualização sobre a Programação de Condições para Desenvolvimento de Comportamentos (PCDC): Uma experiência brasileira. *Perspectivas Em Análise Do Comportamento*, 12(2), 360–390. doi.org/10.18761/PAC.2021.jul110
- Kubo, O. M., & Botomé S. P. (2001). Ensino-aprendizagem: Uma interação entre dois processos comportamentais. *Interação em Psicologia*, 5 133-171. <http://dx.doi.org/10.5380/psi.v5i1.3321>
- Lorenzo, F. M., Kawasaki, H. N., & Kubo, O. M. (2010). Programa para ensino de comportamentos de autocuidados, cognitivos e sociais para jovem com necessidadesespeciais. *Extensio: Revista Eletrônica de Extensão UFSC*, 7(10), 9-28.
- Luiz, E. C. (2008). *Classes de comportamentos componentes da classe geral “projetar a vida profissional”, organizadas em um sistema comportamental* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Institucional UFSC. <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/130911/327315.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Matos, M. A. (2001). *Análise de contingências do aprender e no ensinar*. Novas contribuições da Psicologia aos processos de ensino e aprendizagem. In: Eunice Soriano de Alencar (Org.), 4. ed. São Paulo: Cortez
- Matos, M. A. (2001). Comportamento governado por regras. *Revista Brasileira de Terapia Comportamental e Cognitiva*, 3(2), 51-66. Retirado de: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S151755452001000200007&lng=p&tlng=pt
- Molina, J. G., Garcia-Ros, R., & Keskinen, E. (2014). Implementation of the driver training curriculum in Spain: An analysis based on the Goals for Driver Education (GDE) framework. *Transportation Research Part F* 26, 28–37. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.005>
- Observatório Nacional de Segurança Viária (2014). Formação de Condutores – 2015. <https://pt.slideshare.net/slideshow/formao-decondutores2015-onsv/66356588>
- Panosso, M. G. (2019). *Elaboração e avaliação da eficiência e eficácia de um programa de ensino para capacitar professores a avaliar e a intervir em situações de bullying escolar* [Tese de doutorado,

Universidade Federal de São Carlos]. Repositório Institucional UFSCAR.
<https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/12155?show=full>

- Rodwell, D., Alexander, M., Bates, L., Larue, G., S., & Watson, B. (2021). Parents' perceptions of driver education: A theoretically guided qualitative investigation. *Transportation Research Part F* 77, 293–311. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.01.009>
- Rosot, N., Rocha, M. M., & Ferreira, M. C. B. (2020). Elaboração de um material sobre habilidades sociais educativas para pais de crianças com TDAH. In Costa, C. E., Souza, S. R., & Haydu, V. B. (Orgs). *Psicologia: avaliação e intervenção analítico-comportamental*. Londrina: Eduel.
- Russi, E. K., Botomé, S. P., & Amorim, G. G. (2011). *Representação funcional da estrutura de um Centro de Formação de Condutores como um sistema de condições para desenvolvimento e administração dos comportamentos que a agência de serviços deve propiciar à sociedade*. Trabalho vencedor do Prêmio ICETAN 2011 Qualidade e Segurança no Trânsito. Não publicado.
- Russi, E. K. (2016). *Identificar os comportamentos básicos componentes da classe geral de comportamentos denominada “conduzir veículo motorizado” conforme o Código de trânsito Brasileiro*. [Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Paraná]. Acervo Digital UFPR. <https://hdl.handle.net/1884/47339>
- Russi, E. K. (2019). *A transformação das Autoescolas em Instituições de Ensino: proposta de mudança organizacional para os Centros de Formação de Condutores a partir dos princípios da Análise do Comportamento*. Itapema SC. Edição do Autor.
- Santana, E. B. (2004). *Contribuições da psicologia na prática educacional: Um processo de aprendizagem*. <http://www.midiaindependente.org/pt/green/2004/05/281187.shtml>
- Santos, S. C. (2001). O processo de ensino-aprendizagem e a relação professor-aluno: Aplicação dos sete princípios para a boa prática na educação de ensino superior? *Caderno de Pesquisas em Administração*, 8, 69-82.
- Schmidl, A. (2021). The driving lesson as a socio-technical situation. A case study on the interaction between learner driver, driving instructor, and the motor car. *Qualitative Sociology Review*, XVII, 6-21. <https://doi.org/10.18778/1733-8077.17.2.01>
- Skinner, B. F. (1972). *Tecnologia do Ensino*. São Paulo: Herder, Editora da USP.

- Skinner, B. F. (2003). *Ciência e comportamento humano* (11^o ed.). São Paulo: Martins Fontes. (Original publicado em 1953)
- Skinner, B. F. (2006). *Sobre o Behaviorismo* (M. P. Villalobos, Trad.). São Paulo: Cultrix. (Obra original publicada em 1974).
- Viecili, J. (2008). *Classes de comportamentos que compõem a formação do psicólogo para intervir por meio de pesquisa sobre fenômenos psicológicos, derivadas a partir das Diretrizes Curriculares Nacionais para os cursos de graduação em Psicologia e da formação desse profissional* [Tese de Doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina]. Repositório Institucional UFSC. <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/91417>
- Watson-Brown, N., Mills, L., Senserrick, T., Freeman, J., Davey, J., & Scott-Parker, B. (2021). A complex system of learning to drive: The instructor's perspective. *Safety Science* 136, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105172>

Apêndices

Apêndice A

Apresentação da Relação Entre os Descritores, Bases de Dados e a Quantidade de Estudos Encontrados Pela Pesquisadora e Pelo Avaliador

Descritores	Base de dados	Quantidade de estudos encontrados	
		Pesquisador	Avaliador
“programa instrutor de trânsito”	EBSCO	41	41
training AND “traffic instructor”	ERIC	104	104
	Science Direct (Elsevier)	6	6
formation AND “traffic instructor”	ERIC	2	2
course AND “traffic instructor”	ERIC	106	106
	Science Direct (Elsevier)	2	2
“driving instructors”	EBSCO	122	122
	ERIC	112	107
	ISI Web of Science	92	76
	PsycINFO	1	1
	Science Direct (Elsevier)	654	670
	Scopus	151	339

Apêndice B

PRISMA-P 2015 Checklist

Section/topic	#	Checklist item	Information reported		Line number(s)
			Yes	No	
ADMINISTRATIVE INFORMATION					
Title					
Identification	1a	Identify the report as a protocol of a systematic review	(X)	()	Introdução
Update	1b	If the protocol is for an update of a previous systematic review, identify as such	()	(X)	
Registration	2	If registered, provide the name of the registry (e.g., PROSPERO) and registration number in the Abstract	()	(X)	
Authors					
Contact	3a	Provide name, institutional affiliation, and e-mail address of all protocol authors; provide physical mailing address of corresponding author	(X)	()	Informado no texto final
Contributions	3b	Describe contributions of protocol authors and identify the guarantor of the review	(X)	()	Informado no texto final
Amendments	4	If the protocol represents an amendment of a previously completed or published protocol, identify as such and list changes; otherwise, state plan for documenting important protocol amendments	()	(X)	
Support					

Sources	5a	Indicate sources of financial or other support for the review	()	()	Informado no texto final
Sponsor	5b	Provide name for the review funder and/or sponsor	()	(X)	
Role of sponsor/funder	5c	Describe roles of funder(s), sponsor(s), and/or institution(s), if any, in developing the protocol	()	(X)	
INTRODUCTION					
Rationale	6	Describe the rationale for the review in the context of what is already known	(X)	()	Seção de Introdução
Objectives	7	Provide an explicit statement of the question(s) the review will address with reference to participants, interventions, comparators, and outcomes (PICO)	(X)	()	Seção de Introdução
METHODS					
Eligibility criteria	8	Specify the study characteristics (e.g., PICO, study design, setting, time frame) and report characteristics (e.g., years considered, language, publication status) to be used as criteria for eligibility for the review	(X)	()	Fontes de informação e estratégias de busca
Information sources	9	Describe all intended information sources (e.g., electronic databases, contact with study authors, trial registers, or other grey literature sources) with planned dates of coverage	(X)	()	Fontes de informação e estratégias de busca
Search strategy	10	Present draft of search strategy to be used for at least one electronic database, including planned limits, such that it could be repeated	(X)	()	Fontes de informação e estratégias de busca
STUDY RECORDS					
Data management	11a	Describe the mechanism(s) that will be used to manage records and data throughout the review	(X)	()	Seleção de estudos e critérios de inclusão
Selection process	11b	State the process that will be used for selecting studies (e.g., two independent reviewers) through each phase of the review (i.e., screening, eligibility, and inclusion in meta-analysis)	(X)	()	Seleção de estudos e critérios de inclusão

Data collection process	11c	Describe planned method of extracting data from reports (e.g., piloting forms, done independently, in duplicate), any processes for obtaining and confirming data from investigators	(X)	()	Seleção de estudos e critérios de inclusão
Data items	12	List and define all variables for which data will be sought (e.g., PICO items, funding sources), any pre-planned data assumptions and simplifications	(X)	()	Extração e análise de dados
Outcomes and prioritization	13	List and define all outcomes for which data will be sought, including prioritization of main and additional outcomes, with rationale	(X)	()	Extração e análise de dados
Risk of bias in individual studies	14	Describe anticipated methods for assessing risk of bias of individual studies, including whether this will be done at the outcome or study level, or both; state how this information will be used in data synthesis	(X)	()	Avaliação da qualidade dos estudos
DATA					
Synthesis	15a	Describe criteria under which study data will be quantitatively synthesized	(X)	()	Extração e análise de dados
	15b	If data are appropriate for quantitative synthesis, describe planned summary measures, methods of handling data, and methods of combining data from studies, including any planned exploration of consistency (e.g., I^2 , Kendall's tau)	()	(X)	Não se aplica
	15c	Describe any proposed additional analyses (e.g., sensitivity or subgroup analyses, meta-regression)	()	(X)	Não se aplica
	15d	If quantitative synthesis is not appropriate, describe the type of summary planned	(X)	()	Extração e análise de dados
Meta-bias(es)	16	Specify any planned assessment of meta-bias(es) (e.g., publication bias across studies, selective reporting within studies)	()	(X)	Limitações
Confidence in cumulative evidence	17	Describe how the strength of the body of evidence will be assessed (e.g., GRADE)	(X)	()	Avaliação da qualidade dos estudos incluídos

Apêndice C

Resultado da Etapa 1 - Avaliação dos Resultados Apresentados na Dissertação de Russi (2016) Referentes a Identificação de Possíveis Comportamentos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado”

Tabela 1

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 1

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 1 (Art. 26 Inciso I) Os usuários da via terrestre devem: abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas	- Atos que constituem perigo ou obstáculo - Trânsito de veículos - Aumento da probabilidade de abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos	Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos	- Todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, abstenção - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos - Diminuição da probabilidade de prejudicar a fluidez do trânsito de veículos ao abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos	Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos
	- Atos que constituem perigo ou obstáculo - Trânsito de pessoas - Aumento da probabilidade de abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de pessoas	Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de pessoas	- Todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de pessoas, abstenção - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de pessoas - Diminuição da probabilidade de prejudicar a fluidez do trânsito de pessoas ao abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para as mesmas	Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de pessoas
	- Atos que constituem perigo ou obstáculo - Trânsito de animais - Aumento da probabilidade de abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de animais	Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de animais	- Todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de animais, abstenção - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de todo o ato que constitui perigo ou	Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de animais

			<i>obstáculo para o trânsito de animais</i> <i>- Diminuição da probabilidade de prejudicar a fluidez do trânsito de animais ao abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para as mesmas</i>	
	- Atos que possam causar danos - Propriedades públicas ou privadas <i>- Aumento da probabilidade de abster-se de todo o ato que possa causar danos a propriedades públicas ou privadas</i>	Abster-se de todo ato que possa causar danos a propriedades públicas ou privadas	- <i>Todo ato que possa causar danos a propriedades públicas ou privadas, abstenção</i> - <i>Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de todo o ato que possa causar danos a propriedades públicas ou privadas</i> - <i>Diminuição da probabilidade de causar danos as propriedades públicas ou privadas</i>	<i>Abster-se de todo ato que possa causar danos a propriedades públicas ou privadas</i>

Tabela 2

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 2

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 2 (Art. 26 Inciso II) Os usuários das vias terrestres devem: abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo	- Trânsito nas vias terrestres - Vias terrestres - <i>Condições para abster-se de obstruir o trânsito nas vias terrestres caracterizadas</i> - <i>Aumento da probabilidade de abster-se de obstruir o trânsito das vias terrestres</i>	Abster-se de obstruir o trânsito nas vias terrestres	- <i>Trânsito nas vias terrestres, não obstruído</i> - <i>Aumento da probabilidade de segurança no trânsito nas vias terrestres por abster-se de obstruir o trânsito das vias</i> - <i>Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito nas vias terrestres</i>	<i>Abster-se de obstruir o trânsito nas vias terrestres</i>
	- Trânsito nas vias terrestres - Vias terrestres - <i>Condições para abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres caracterizadas</i> - <i>Aumento da probabilidade de abster-se de tornar o trânsito nas vias terrestres perigoso</i>	Abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres	- <i>Diminuição da probabilidade de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres</i> - <i>Aumento da probabilidade de segurança no trânsito nas vias terrestres por abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres</i> - <i>Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito nas vias terrestres</i>	<i>Abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres</i>

	- Trânsito nas vias terrestres - Vias terrestres - Objetos ou substâncias - Condições para abster-se de obstruir o trânsito nas vias terrestres - Condições para abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres	Abster-se de atirar objetos ou substâncias nas vias terrestres	- Vias terrestres sem objetos ou substâncias atiradas - Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito nas vias terrestres - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito nas vias terrestres por abster-se de atirar objetos ou substâncias nas vias terrestres	Abster-se de atirar objetos ou substâncias nas vias terrestres
	- Trânsito nas vias terrestres - Vias terrestres - Objetos ou substâncias - Condições para abster-se de obstruir o trânsito nas vias terrestres - Condições para abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres	Abster-se de depositar objetos ou substâncias nas vias terrestres	- Vias terrestres sem objetos ou substâncias depositadas - Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito nas vias - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito nas vias terrestres por abster-se de depositar objetos ou substâncias nas vias terrestres	Abster-se de depositar objetos ou substâncias nas vias terrestres
	- Trânsito nas vias terrestres - Vias terrestres - Objetos ou substâncias - Condições para abster-se de obstruir o trânsito nas vias terrestres - Condições para abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres	Abster-se de abandonar objetos ou substâncias nas vias terrestres	- Vias terrestres sem objetos ou substâncias abandonados - Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito nas vias - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito nas vias terrestres por abster-se de abandonar objetos ou substâncias nas vias terrestres	Abster-se de abandonar objetos ou substâncias nas vias terrestres
	- Trânsito nas vias terrestres - Vias terrestres - Objetos ou substâncias - Condições para abster-se de obstruir o trânsito nas vias terrestres - Condições para abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres	Abster-se de criar qualquer obstáculo nas vias terrestres	- Vias terrestres sem qualquer tipo de obstáculo - Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito nas vias - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito nas vias terrestres por abster-se de criar qualquer obstáculo nas vias terrestres	Abster-se de criar qualquer obstáculo nas vias terrestres

Tabela 3

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 3

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
---	------------------------	-----------	------------------------	----------------

Trecho 3 (Art. 27) Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino	- Veículo - Equipamentos de uso obrigatório do veículo - Antes de colocar veículo em circulação nas vias públicas	Verificar a existência de equipamentos de uso obrigatório do veículo	- <i>Existência de equipamentos de uso obrigatório do veículo verificada</i> - <i>Diminuição da probabilidade de circular com veículo sem a existência de equipamentos obrigatórios do veículo</i> - <i>Diminuição da probabilidade de ocorrer acidentes de trânsito por falta da existência de equipamentos de uso obrigatório do veículo</i>	Verificar a existência de equipamentos de uso obrigatório do veículo
	- Vias públicas - Veículo - Antes de colocar veículo em circulação nas vias públicas - Circulação nas vias públicas - Existência de equipamentos de uso obrigatório do veículo - Condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo	Verificar as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo	- <i>Veículo em circulação nas vias públicas com boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório</i> - <i>Aumento da probabilidade de segurança no trânsito por veículo circular nas vias públicas com boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório</i> - <i>Diminuição da probabilidade de parar a circulação do veículo na via pública por falta de boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo</i> - <i>Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ocasionados por parar circulação do veículo na via pública por falta de boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo</i>	Verificar as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
	- Vias públicas - Veículo - Antes de colocar veículo em circulação nas vias públicas - Circulação nas vias públicas - Combustível suficiente para chegar ao local de destino	Assegurar-se da existência de combustível suficiente no veículo para chegar ao local de destino	- <i>Quantidade de combustível no veículo suficiente para chegar ao local de destino assegurada</i> - <i>Aumento da probabilidade de o veículo chegar ao local de destino</i> - <i>Diminuição da probabilidade de faltar combustível no veículo antes de chegar ao local de destino</i> - <i>Diminuição da probabilidade de ocasionar acidentes de trânsito por falta de combustível no veículo ao circular na via pública</i>	Assegurar-se da existência de combustível suficiente no veículo para chegar ao local de destino

	- Vias públicas - Veículo - Antes de colocar veículo em circulação nas vias públicas - Circulação nas vias públicas - Existência de equipamentos de uso obrigatório do veículo - Boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo - Combustível suficiente para chegar ao local de destino - Local de destino	Colocar veículo em circulação nas vias públicas com a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como a existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino	- Veículo em circulação nas vias públicas com a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como a existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito por veículo circular nas vias públicas com a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como a existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ocasionados por veículo em circulação nas vias públicas sem a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como a sem a existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino	Colocar veículo em circulação nas vias públicas com a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como a existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino
--	--	--	--	--

Tabela 4

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 4

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 4 (Art. 28) O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança no trânsito	- Veículo - Comandos do veículo identificados - Controle do veículo a todo o momento	Controlar/ ~~dominar~~ o veículo a todo o momento	- Controle do veículo a todo o momento tido - Aumento da probabilidade de realizar as manobras do veículo de maneira segura - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito por controlar o veículo a todo o momento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por falta de controle do veículo	Controlar/ ~~dominar~~ o veículo a todo o momento

	- Veículo - Controle do veículo a todo o momento - Atenção no trânsito	<i>Dirigir veículo com atenção no trânsito, controlando-o a todo o momento</i>	- Veículo com atenção no trânsito controlando-o a todo o momento, dirigido - Diminuição da probabilidade de dividir a atenção ao dirigir veículo no trânsito, controlando-o a todo o momento - Aumento da probabilidade de ter domínio do veículo por dirigir com atenção no trânsito - Diminuição da probabilidade de acidentes no trânsito por falta de dirigir veículo com atenção no trânsito, controlando-o a todo o momento - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito por dirigir com atenção, controlando o veículo a todo o momento	<i>Dirigir veículo com atenção no trânsito, controlando-o a todo o momento</i>
	- Veículo - Controle do veículo a todo o momento - Cuidados indispensáveis à segurança no trânsito - Aumento da probabilidade de dirigir com os cuidados indispensáveis à segurança no trânsito, controlando o veículo a todo o momento	<i>Dirigir com cuidados indispensáveis à segurança no trânsito, controlando o veículo a todo o momento</i>	- Veículo com cuidados indispensáveis à segurança no trânsito dirigido - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por falta de cuidados indispensáveis à segurança no trânsito ao dirigir veículo, controlando-o a todo o momento - Aumento da probabilidade de controle do veículo por dirigir com cuidados indispensáveis à segurança no trânsito	<i>Dirigir com cuidados indispensáveis à segurança no trânsito, controlando o veículo a todo o momento</i>

Tabela 5

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 5

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 5	- Trânsito de veículos nas vias terrestres	Obedecer às normas de circulação para transitar	- Normas de circulação para transitar nas vias	Obedecer às normas de circulação para transitar

(Art. 29 Inciso I) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas	- Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	<i>nas vias terrestres abertas à circulação</i>	<i>terrestres abertas à circulação respeitadas</i> - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	<i>nas vias terrestres abertas à circulação</i>
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Circulação do veículo pelo lado direito da via - Lado direito da via	<i>Circular pelo lado direito da via, nas vias terrestres abertas à circulação</i>	- Circulação pelo lado direito das vias, nas vias terrestres abertas à circulação - Aumento da probabilidade de transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao circular pelo lado direito da via, nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito devido circulação por outro lado que não seja o lado direito da via, nas vias terrestres abertas à circulação	<i>Circular pelo lado direito da via, nas vias terrestres abertas à circulação</i>
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Circulação do veículo pelo lado direito da via - Exceções devidamente sinalizadas	<i>Abster-se de circular pelo lado direito da via, nas exceções devidamente sinalizadas, nas vias terrestres abertas à circulação</i>	- Lado direito da via, nas exceções devidamente sinalizadas, nas vias terrestres abertas à circulação, abstenção de circulação - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de circular pelo lado direito da via, nas exceções devidamente sinalizadas, nas vias terrestres abertas à circulação	<i>Abster-se de circular pelo lado direito da via, nas exceções devidamente sinalizadas, nas vias terrestres abertas à circulação</i>
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Circulação do veículo pelo lado direito da via	<i>Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas</i>	- Trânsito de veículo nas vias terrestres abertas à circulação, pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito devido ao transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, pelo	<i>Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas</i>

	- Exceções devidamente sinalizadas - Aumento da probabilidade de transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas		lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	
--	--	--	---	--

Tabela 6

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 6

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 6 (Art. 29 Inciso II) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Distância de segurança lateral dos demais veículos	Guardar distância de segurança lateral dos demais veículos	- Distância de segurança lateral dos demais veículos, guardada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao guardar a distância de segurança lateral dos demais veículos - Diminuição da probabilidade de acidente de trânsito com o veículo lateral, por guardar distância de segurança lateral dos demais veículos	Guardar distância de segurança lateral dos demais veículos
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas	Guardar distância de segurança frontal dos demais veículos	- Distância de segurança frontal dos demais veículos, guardada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao guardar a distância de	Guardar distância de segurança frontal dos demais veículos

	- Distância de segurança frontal dos demais veículos		segurança frontal dos demais veículos - Diminuição da probabilidade de acidente de trânsito com o veículo frontal, por guardar distância de segurança frontal dos demais veículos	
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Distância de segurança em relação ao bordo da pista	Guardar distância de segurança em relação ao bordo da pista	- Distância de segurança em relação ao bordo da pista guardada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao guardar a distância de segurança em relação ao bordo da pista - Diminuição da probabilidade de acidente de trânsito no bordo da pista, por guardar distância de segurança em relação ao bordo da pista	Guardar distância de segurança em relação ao bordo da pista

Tabela 7

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 7

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 7 (Art. 29 Inciso III – a) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem - no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia aquele que estiver circulando por ela	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Trânsito de veículos - Fluxos que se cruzem	Dar preferência de passagem para veículos que estiverem circulando na via com fluxo proveniente de rodovia em local sem sinalização de preferência	- Preferência de passagem para veículos que estiverem circulando na via em local não sinalizado com preferência de passagem cedida	Dar preferência de passagem para veículos que estiverem circulando na via com fluxo proveniente de rodovia em local sem sinalização de preferência

	- Trânsito de veículos em fluxos que se cruzem - Fluxos que se cruzem provenientes de rodovia - Local não sinalizado com preferência de passagem		- Aumento da probabilidade de segurança no trânsito em fluxos que se cruzem em local não sinalizado com preferência de passagem - Diminuição da probabilidade de acidentes no trânsito por ceder preferência de passagem para veículos que estiverem circulando na via em local não sinalizado com preferência de passagem	
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Trânsito de veículos - Fluxos que se cruzem - Trânsito de veículos em fluxos que se cruzem - Fluxos que se cruzem provenientes de rodovia - Local não sinalizado com preferência de passagem	Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia aquele que estiver circulando por ela	- Trânsito de veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia aquele que estiver circulando por ela - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito por transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia aquele que estiver circulando por ela	Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia aquele que estiver circulando por ela

Tabela 8

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 8

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 8 (Art. 29 Inciso III – b)	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação

O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem – no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela	terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação		<i>segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação</i> - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Trânsito de veículos em fluxos que se cruzem - Rotatória - Veículos circulando na rotatória - Rotatórias sem sinalização de preferência de passagem	<i>Aproximar de rotatória sem sinalização de preferência de passagem</i>	- Aproximação em rotatória sem sinalização de preferência de passagem - Aumento da probabilidade de examinar os veículos circulando na rotatória	<i>Aproximar de rotatória sem sinalização de preferência de passagem</i>
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Trânsito de veículos em fluxos que se cruzem - Rotatória - Veículos circulando na rotatória - Rotatórias sem sinalização de preferência de passagem - Preferência de passagem para os veículos que estiverem circulando na rotatória	<i>Dar preferência de passagem para os veículos que estiverem circulando na rotatória</i>	- Preferência de passagem para veículos que estiverem circulando na rotatória cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito na rotatória após dar preferência de passagem para os veículos que estiverem circulando na rotatória - Diminuição da probabilidade de acidentes no trânsito na rotatória por ceder preferência de passagem para veículos que estiverem circulando na rotatória	<i>Dar preferência de passagem para os veículos que estiverem circulando na rotatória</i>
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Trânsito de veículos em fluxos que se cruzem - Rotatória - Veículos circulando na rotatória - Rotatórias sem sinalização de preferência de passagem - Preferência de passagem para os veículos que estiverem circulando na rotatória	<i>Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela</i>	- Trânsito de veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito por transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela	<i>Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela</i>

Tabela 9

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 9

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 9 (Art. 29 Inciso III – c) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem – nos demais casos, o que vier pela direita do condutor	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Trânsito de veículos em fluxos que se cruzem - Fluxos que se cruzem - Fluxos que se cruzem sem sinalização de preferência de passagem - Aumento da probabilidade de reduzir a velocidade em fluxos que se cruzem	Aproximar de local com fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência de passagem	- Aproximação de local com fluxos que se cruzem sem sinalização de preferência de passagem - Aumento da probabilidade de reduzir a velocidade ao aproximar de local com fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência de passagem	Aproximar de local com fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência de passagem
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Trânsito de veículos em fluxos que se cruzem - Fluxos que se cruzem - Veículos circulando na - Fluxos que se cruzem sem sinalização de preferência de passagem	Dar preferência de passagem para os veículos que vierem pela direita do condutor em fluxos que se cruzem sem a sinalização de preferência de passagem	- Preferência de passagem para veículos que vierem pela direita do condutor em fluxos que se cruzem sem a sinalização de preferência de passagem cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito por dar preferência de passagem para os veículos que vierem pela direita do condutor em fluxos que se cruzem	Dar preferência de passagem para os veículos que vierem pela direita do condutor em fluxos que se cruzem sem a sinalização de preferência de passagem

	- Preferência de passagem para os veículos que vierem pela direita do condutor		- sem a sinalização de preferência de passagem - Diminuição da probabilidade de acidentes no trânsito por dar preferência de passagem para veículos que vierem a direita do condutor em fluxos que se cruzem sem a sinalização de preferência de passagem	
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Trânsito de veículos em fluxos que se cruzem - Fluxos que se cruzem - Veículos circulando na - Fluxos que se cruzem sem sinalização de preferência de passagem - Preferência de passagem para os veículos que vierem pela direita do condutor	Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem ao veículo que vier pela direita do condutor	- Trânsito de veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem ao veículo que vier pela direita do condutor - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito por transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem ao veículo que vier pela direita do condutor	Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, aproximar-se de local não sinalizado, dar preferência de passagem ao veículo que vier pela direita do condutor

Tabela 10

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 10

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 10 (Art. 29 Inciso IV) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação

sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando houver faixa especial a eles destinadas, e as da esquerda, destinadas á ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade	nas vias terrestres abertas à circulação		acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Trânsito de veículos em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da direita em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da direita destinada à circulação de veículos mais lentos	Circular/ ~~Deslocar~~ veículo mais lento pela faixa da direita em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	- Circulação de veículo mais lento pela faixa da direita em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao circular com veículo mais lento pela faixa da direita em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por circular com veículos mais lento pela faixa da direita em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	Circular/ ~~Deslocar~~ veículo mais lento pela faixa da direita em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Trânsito de veículos em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da esquerda destinada à ultrapassagem de outros veículos	Ultrapassar outros veículos pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	- Ultrapassagem de outros veículos pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito devido à ultrapassagem de outros veículos pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por ultrapassagem de outros veículos pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	Ultrapassar outros veículos pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Trânsito de veículos em pista de rolamento	Circular/ ~~Deslocar~~ veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	- Circulação de veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao circular com veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda em	Circular/ ~~Deslocar~~ veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido

	com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da esquerda destinada à circulação de veículos de maior velocidade		pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por circular com veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	
	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação - Pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Trânsito de veículos em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da direita em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da direita destinada à circulação de veículos mais lentos - Faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido - Faixa da esquerda destinada à ultrapassagem de outros veículos - Faixa da esquerda destinada à circulação de veículos de maior velocidade	Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido, deslocar veículo lento pela faixa da direita, ultrapassar e deslocar veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda	- Trânsito de veículo nas vias terrestres abertas à circulação, em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido, deslocar veículo lento pela faixa da direita, ultrapassar e deslocar veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito nas vias terrestres abertas à circulação, em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido ao deslocar veículo lento pela faixa da direita, ultrapassar e deslocar veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda	Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido, deslocar veículo lento pela faixa da direita, ultrapassar e deslocar veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda

Tabela 11

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 11

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 11 (Art. 29 Inciso V) O trânsito de veículos nas vias	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação

terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento	terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação		segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Trânsito de veículos sobre passeios - Imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre passeios	- Veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre passeios adentrados - Aumento da probabilidade de adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento respeitando as normas de circulação de trânsito de veículos nas vias terrestres - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito sobre passeios ao adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre passeios
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Trânsito de veículos sobre passeios - Imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Sair com veículos de imóveis ou áreas de estacionamento, transitando com os veículos sobre passeios	- Veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre passeios retirados - Aumento da probabilidade de sair com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento respeitando as normas de circulação de trânsito de veículos nas vias terrestres - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito sobre passeios ao sair com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Sair com veículos de imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre passeios
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres	Transitar com os veículos sobre passeios para adentrar ou sair de imóveis ou áreas	- Trânsito de veículos sobre passeios para adentrar ou sair de imóveis ou áreas	Transitar com os veículos sobre passeios para adentrar ou sair de imóveis ou áreas

	- Trânsito de veículos sobre passeios - Imóveis ou áreas especiais de estacionamento - Aumento da probabilidade de transitar com os veículos sobre passeios para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento	especiais de estacionamento	especiais de estacionamento - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar com os veículos sobre passeios para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os pedestres nas áreas de passeios, ao transitar com os veículos sobre os mesmos para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento	especiais de estacionamento
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Trânsito de veículos sobre calçadas - Imóveis ou áreas especiais de estacionamento - Aumento da probabilidade de transitar com os veículos sobre calçadas para adentrar imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre calçadas	- Veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre calçadas adentrados - Aumento da probabilidade de adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento respeitando as normas de circulação de trânsito de veículos nas vias terrestres - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito sobre calçadas ao adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre calçadas
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Trânsito de veículos sobre calçadas - Imóveis ou áreas especiais de estacionamento - Aumento da probabilidade de transitar com os veículos sobre calçadas para sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Sair com veículos de imóveis ou áreas de estacionamento, transitando com os veículos sobre calçadas	- Veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre calçadas retirados - Aumento da probabilidade de sair com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento respeitando as normas de circulação de trânsito de veículos nas vias terrestres - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito	Sair com veículos de imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre calçadas

			sobre calçadas ao sair com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento	
- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Trânsito de veículos sobre calçadas - Imóveis ou áreas especiais de estacionamento - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Transitar com os veículos sobre calçadas para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento	- Trânsito de veículos sobre calçadas para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar com os veículos sobre calçadas para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os pedestres nas áreas nas calçadas, ao transitar com os veículos sobre as mesmas para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Transitar com os veículos sobre calçadas para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento	
- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Trânsito de veículos nos acostamentos - Imóveis ou áreas especiais de estacionamento - Aumento da probabilidade de transitar com os veículos nos acostamentos para adentrar imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos nos acostamentos	- Veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos nos acostamentos adentrados - Aumento da probabilidade de adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento respeitando as normas de circulação de trânsito de veículos nas vias terrestres - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito nos acostamentos ao adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento	Adentrar com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos nos acostamentos	

Tabela 12

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 12

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 12 (Art. 29 Inciso VI) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos precedidos de batedores - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores	- Veículos precedidos de batedores com prioridade de passagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores	Dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos precedidos de batedores - Demais normas de circulação - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Respeitar demais normas de circulação ao dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores	- Demais normas de circulação ao dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores, respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao respeitar as demais normas de circulação ao dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por respeitar as demais normas de circulação ao dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores	Respeitar demais normas de circulação ao dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores

Tabela 13

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 13

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 13 (Art. 29 Inciso VII – a) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições – quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	- Passagem pela faixa da esquerda para os veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente, livre - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para os veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos destinados a socorro de incêndios em	Ir para faixa da direita liberando a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência,	- Faixa da direita ocupada liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência,	Ir para faixa da direita liberando a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência,

	<i>serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i> - <i>Passagem de veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda</i> - <i>Circulação pela faixa da direita, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i> - <i>Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	<i>sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	<i>sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i> - <i>Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i> - <i>Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	<i>sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>
	- <i>Normas de circulação</i> - <i>Trânsito de veículos nas vias terrestres</i> - <i>Veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i> - <i>Passagem de veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda</i> - <i>Veículo parar a circulação quando necessário, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i> - <i>Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores</i>	<i>Parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	- <i>Circulação do veículo parada quando necessário liberar a passagem para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i> - <i>Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i> - <i>Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	<i>Parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>

	de alarme e iluminação vermelha intermitente			
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos destinados a salvamento em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	<i>Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	- Passagem pela faixa da esquerda para os veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente, livre - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para os veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	<i>Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Circulação pela faixa da direita, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos destinados a salvamento em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos destinados a salvamento em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	<i>Ir para faixa da direita liberando passagem para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	- Faixa da direita ocupada liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	<i>Ir para faixa da direita liberando passagem para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>

	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Veículo parar a circulação quando necessário, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos destinados a salvamento em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos destinados a salvamento em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	<i>Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	- Circulação do veículo parada quando necessário liberar a passagem para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	<i>Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos da polícia em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	<i>Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>	- Passagem pela faixa da esquerda para os veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente, livre - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para os veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	<i>Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente</i>
	- Normas de circulação	<i>Ir para faixa da direita liberando passagem pela</i>	<i>- Faixa da direita ocupada liberando passagem pela</i>	<i>Ir para faixa da direita liberando passagem pela</i>

	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Circulação pela faixa da direita, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos da polícia em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos da polícia em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Veículo parar a circulação quando necessário, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos da polícia em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos da polícia em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	- Circulação do veículo parada quando necessário liberar a passagem para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
	- Normas de circulação	Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda	- Passagem pela faixa da esquerda para os veículos	Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda

- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos de fiscalização em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente, livre - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para os veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Circulação pela faixa da direita, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos de fiscalização em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos de fiscalização em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Ir para faixa da direita liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	- Faixa da direita ocupada liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Ir para faixa da direita liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores	Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com	- Circulação do veículo parada quando necessário liberar a passagem para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores	Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com

	de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Veículo parar a circulação quando necessário, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos de fiscalização em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos de fiscalização em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos de operação de trânsito em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	- Passagem pela faixa da esquerda para os veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente, livre - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para os veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Ir para faixa da direita, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	- Faixa da direita ocupada liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Ir para faixa da direita, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente

	- Passagem de veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Circulação pela faixa da direita, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos de operação de trânsito em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos de operação de trânsito em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente		- Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	
- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de veículos de operação de trânsito em serviços de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Veículo parar a circulação quando necessário, liberando faixa da esquerda para passagem de veículos de operação de trânsito em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar veículos de operação de trânsito em serviço de urgência sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	- Circulação do veículo parada quando necessário liberar a passagem para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	
- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Ambulâncias em serviço de urgência, sinalizados	Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com	- Passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos	Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com	

	com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de ambulâncias em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar ambulâncias em serviço de urgência sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente, livre - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Passagem de ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Circulação pela faixa da direita, liberando faixa da esquerda para passagem de ambulâncias em serviço de urgência sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar ambulâncias em serviço de urgência sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Ir para faixa da direita, liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	- Faixa da direita ocupada liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao ocupar faixa da direita, liberando a faixa da esquerda para passagem de ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Ir para faixa da direita, liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	- Circulação do veículo parada quando necessário liberar a passagem para ambulâncias de trânsito em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente

	- Passagem de ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente pela faixa da esquerda - Veículo parar a circulação quando necessário, liberando faixa da esquerda para passagem de ambulâncias em serviço de urgência sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação ao visualizar ambulâncias em serviço de urgência sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente		- Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizadas com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente	
--	---	--	---	--

Tabela 14

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 14

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 14 (Art. 29 Inciso IX) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda - Aumento da probabilidade de	Obedecer à sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda	- Sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda respeitada - Aumento da probabilidade de ser visto pelo outro veículo em movimento ao	Obedecer à sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda

	respeitar a sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento		ultrapassá-lo pela esquerda - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao respeitar a sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao respeitar a sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda	
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda - Aumento da probabilidade de respeitar a sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento - Demais normas estabelecidas no Código	Obedecer demais normas estabelecidas no Código ao ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda	- Demais normas estabelecidas no Código ao ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda, respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao respeitar as demais normas estabelecidas no Código ao ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao respeitar as demais normas estabelecidas no Código ao ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda	Obedecer demais normas estabelecidas no Código ao ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda - Aumento da probabilidade de respeitar a sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento - Outros veículos em movimento	Ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda	- Outro veículo em movimento pela esquerda ultrapassado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda - Aumento da probabilidade de ser visto pelo outro veículo em movimento ao ultrapassá-lo pela esquerda - Diminuição da probabilidade de acidentes ao ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda - Diminuição da probabilidade de ultrapassar outro veículo em movimento pelo lado direito	Ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Outros veículos em movimento	Ultrapassar pela direita somente quando outro veículo em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda e há espaço para manobra	- Outro veículo em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda e há espaço para ultrapassagem pela direita	Ultrapassar pela direita somente quando outro veículo em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda e há espaço para manobra

	- Veículo a ser ultrapassado sinalizando propósito de entrar à esquerda - Aumento da probabilidade de ultrapassar pela direita quando outro veículo em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda, e há espaço para a manobra		- Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ultrapassar pela direita somente quando outro veículo em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda e há espaço para manobra - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por ultrapassar outro veículo em movimento que sinaliza propósito de entrar a esquerda, pela faixa da direita, caso haja espaço para a manobra	
--	---	--	---	--

Tabela 15

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 15

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 15 (Art. 29 Inciso X a) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que – nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Interesse em efetuar ultrapassagem - Antes de efetuar uma ultrapassagem - Condutor que venha atrás, não haja começado uma manobra para ultrapassá-lo	Certificar-se de que nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo, antes de efetuar manobra de ultrapassagem	- Certificação de que nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo, antes de efetuar manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao certificar-se de que nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo, antes de efetuar manobra de ultrapassagem - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito	Certificar-se de que nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo, antes de efetuar manobra de ultrapassagem

Tabela 16

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 16

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 16 (Art. 29 Inciso X b) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que – quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Interesse em efetuar ultrapassagem - Antes de efetuar uma ultrapassagem - Quem precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro	Certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro	- Certificação de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com quem o precede na mesma faixa de trânsito, por certificar-se que não há propósito de ultrapassar um terceiro	Certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Interesse em efetuar ultrapassagem - Antes de efetuar uma ultrapassagem - Quem precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro	Efetuar ultrapassagem após certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro	- Ultrapassagem após certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro, efetuada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao efetuar ultrapassagem após certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado	Efetuar ultrapassagem após certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro

			propósito de ultrapassar um terceiro - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com condutor que venha atrás e que tenha indicado propósito de ultrapassar um terceiro	
--	--	--	--	--

Tabela 17

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 17

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 17 (Art. 29 Inciso X c) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que – a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Interesse em efetuar ultrapassagem - Antes de efetuar uma ultrapassagem - Faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário - Trânsito que vem em sentido contrário	Certificar-se que a faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão suficiente para que sua manobra de ultrapassagem não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário	- Faixa de trânsito no sentido contrário livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário, certificada - Aumento da probabilidade de segurança para o trânsito em sentido contrário - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com veículos que vem em sentido contrário	Certificar-se que a faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão suficiente para que sua manobra de ultrapassagem não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Interesse em efetuar ultrapassagem - Antes de efetuar uma ultrapassagem - Faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão	Efetuar ultrapassagem após certificar-se que a faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão suficiente para que sua manobra de ultrapassagem não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que	- Ultrapassagem após certificar-se que a faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão suficiente para que sua manobra de ultrapassagem não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário efetuada	Efetuar ultrapassagem após certificar-se que a faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão suficiente para que sua manobra de ultrapassagem não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que

	suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário - Trânsito que vem em sentido contrário	venha em sentido contrário	- Aumento da probabilidade de segurança para o trânsito em sentido contrário - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com veículos que vem em sentido contrário	venha em sentido contrário
--	---	----------------------------	--	----------------------------

Tabela 18

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 18

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 18 (Art. 29 Inciso XI a) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá – indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem pretendida - Veículos a serem ultrapassados - Sinalização de manobra de ultrapassagem com antecedência	Sinalizar/~~indicar~~ com antecedência a manobra de ultrapassagem	- Manobra de ultrapassagem sinalizada com antecedência - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao sinalizar com antecedência manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de outros condutores visualizarem sinalização de manobra de ultrapassagem - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com outros usuários da via ao sinalizar manobra de ultrapassagem com antecedência	Sinalizar/~~indicar~~ com antecedência a manobra de ultrapassagem
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra pretendida - Sinalização de manobra de ultrapassagem com antecedência - Luz indicadora de direção do veículo	Acionar a luz indicadora de direção do veículo com antecedência, para sinalizar manobra de ultrapassagem	- Luz indicadora de direção do veículo para sinalizar manobra de ultrapassagem, acionada com antecedência - Manobra de ultrapassagem sinalizada com antecedência - Aumento da probabilidade de	Acionar a luz indicadora de direção do veículo com antecedência, para sinalizar manobra de ultrapassagem

	- Aumento da probabilidade de acionar a luz indicadora de direção do veículo com antecedência para sinalizar manobra de ultrapassagem		segurança no trânsito ao acionar a luz indicadora de direção do veículo com antecedência, para sinalizar manobra de ultrapassagem - Diminuição da probabilidade de acidentes com outros usuários da via ao acionar a luz indicadora de direção do veículo com antecedência, para sinalizar manobra de ultrapassagem	
- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem pretendida - Sinalização de manobra de ultrapassagem - Luz indicadora de direção do veículo estragada - Gesto convencional de braço para sinalizar manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de sinalizar manobra de ultrapassagem com antecedência por meio do gesto convencional de braço	Sinalizar/~~Indicar~~ manobra de ultrapassagem com antecedência por meio do gesto convencional de braço	- Manobra de ultrapassagem por meio do gesto convencional de braço sinalizada com antecedência - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao sinalizar manobra de ultrapassagem com antecedência por meio do gesto convencional de braço - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com outros usuários da via, ao sinalizar manobra de ultrapassagem com antecedência por meio do gesto convencional de braço	Sinalizar/~~Indicar~~ manobra de ultrapassagem com antecedência por meio do gesto convencional de braço	
- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem - Veículos a serem ultrapassados - Sinalização de manobra de ultrapassagem com antecedência - Luz indicadora de direção do veículo - Gesto convencional de braço para sinalizar manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de acionar a luz indicadora de direção do veículo com antecedência para sinalizar manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de sinalizar manobra de ultrapassagem com antecedência por meio do gesto convencional de braço	Efetuar manobra de ultrapassagem, após sinalizar com antecedência acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço	- Manobra de ultrapassagem, após sinalizar com antecedência acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço, efetuada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao efetuar manobra de ultrapassagem, após sinalizar com antecedência acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com outros usuários da via, por efetuar manobra de ultrapassagem, após sinalizar com antecedência acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço	Efetuar manobra de ultrapassagem, após sinalizar com antecedência acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço	

Tabela 19

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 19

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 19 (Art. 29 Inciso XI b) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá – afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem - Usuário ou usuários a serem ultrapassados - Aumento da probabilidade de afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem	Afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem	- Afastamento do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito, ao efetuar manobra de ultrapassagem - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito, por afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem	Afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem - Usuário ou usuários a serem ultrapassados - Distância lateral de segurança em ultrapassagens	Deixar livre uma distância lateral de segurança do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem	- Distância lateral de segurança do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem mantida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deixar livre uma distância lateral de segurança do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de efetuar manobra de ultrapassagem, afastando-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com colisões laterais, por deixar livre uma distância lateral de	Deixar livre uma distância lateral de segurança do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem

			segurança do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem	
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem - Usuário ou usuários a serem ultrapassados - Aumento da probabilidade de efetuar manobra de ultrapassagem, afastando-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança	Efetuar manobra de ultrapassagem, afastando-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança	- Manobra de ultrapassagem, afastando-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança, efetuada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao efetuar manobra de ultrapassagem, afastando-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao efetuar manobra de ultrapassagem, afastando-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança	Efetuar manobra de ultrapassagem, afastando-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança

Tabela 20

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 20

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 20 (Art. 29 Inciso XI c) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá – retornar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres	Efetuar manobra de ultrapassagem, retornando após a efetivação da manobra,	- Manobra de ultrapassagem, retornando após a efetivação da manobra,	Efetuar manobra de ultrapassagem, retornando após a efetivação da manobra,

pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou	- Manobra de ultrapassagem - Faixa de trânsito de origem	a faixa de trânsito de origem	a faixa de trânsito de origem efetuada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao efetuar manobra de ultrapassagem, retornando após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem	a faixa de trânsito de origem
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem - Faixa de trânsito de origem - Luz indicadora de direção do veículo - Sinalização de retorno para faixa de trânsito de origem, após manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de acionar luz indicadora de direção do veículo ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem	Acionar luz indicadora de direção do veículo ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem	- Luz indicadora de direção do veículo ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem acionada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao acionar luz indicadora de direção do veículo ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com veículos que ultrapassou, por acionar luz indicadora de direção do veículo ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem	Acionar luz indicadora de direção do veículo ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem - Faixa de trânsito de origem - Luz indicadora de direção do veículo estragada - Gesto convencional de braço - Sinalização de retorno para faixa de trânsito de origem, após manobra de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de fazer o gesto convencional de braço para indicar o retorno para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem	Fazer gesto convencional de braço ao retornar a faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem	- Gesto convencional de braço ao retornar a faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem, feito - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao fazer gesto convencional de braço ao retornar a faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com veículos que ultrapassou, ao fazer gesto convencional de braço ao retornar a faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem	Fazer gesto convencional de braço ao retornar a faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem - Trânsito de veículos que ultrapassa - Cuidados necessários para não por em perigo o trânsito dos veículos que ultrapassa	Apresentar/ ~~adotar~~ os cuidados necessários para não por em perigo o trânsito dos veículos que ultrapassou, após efetuar manobra de ultrapassagem	- Cuidados necessários para não por em perigo o trânsito dos veículos que ultrapassou, após efetuar manobra de ultrapassagem, apresentados - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao apresentar os cuidados necessários para não	Apresentar/ ~~adotar~~ os cuidados necessários para não por em perigo o trânsito dos veículos que ultrapassou, após efetuar manobra de ultrapassagem

	- Aumento da probabilidade de apresentar os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou		por em perigo o trânsito dos veículos que ultrapassou, após efetuar manobra de ultrapassagem - Diminuição da probabilidade de acidentes no trânsito com os veículos que ultrapassou	
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Manobra de ultrapassagem - Efetivação da manobra de ultrapassagem - Faixa de trânsito de origem - Sinalização de retorno para faixa de trânsito de origem, após manobra de ultrapassagem - Luz indicadora de direção do veículo - Gesto convencional de braço - Cuidados necessários para não pôr em perigo o trânsito dos veículos que ultrapassa	Retornar após efetivação da manobra de ultrapassagem, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou	- Após efetivação da manobra de ultrapassagem, retorno a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao retornar após efetivação da manobra de ultrapassagem, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que ultrapassou, ao retornar após efetivação da manobra de ultrapassagem, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou	Retornar após efetivação da manobra de ultrapassagem, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou

Tabela 21

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 21

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
---	------------------------	-----------	------------------------	----------------

Trecho 21 (Art. 29 Inciso XII) O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: os veículos que se deslocam sobre os trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Vias terrestres abertas à circulação - Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação identificadas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	- Normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por desobedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação	Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação
	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Veículos que se deslocam sobre os trilhos - Preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos - Aumento da probabilidade de dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos	Dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos	- Preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos, respeitada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que se deslocam sobre os trilhos	Dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos

Tabela 22

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 22

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 22 (Art. 29 § 1º) As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita	- Normas de circulação - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas	Obedecer às normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas	- Normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas	Obedecer às normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas
	- Normas de circulação	Obedecer às normas de transposição de faixas	- Normas de normas de transposição de faixas	Obedecer às normas de transposição de faixas

	- Trânsito de veículos nas vias terrestres - Normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se a transposição de faixas - Transposição de faixas pode ser tanto pela da esquerda como pela da direita	que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita	que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita, respeitadas	que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita
			- Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às normas de transposição de faixas que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito durante a transposição de faixas que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita	

Tabela 23

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 23

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 23 (Art. 29 § 2º) Respeitadas as normas de circulação e conduta <i>estabelecidas nesse artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos pela incolumidade dos pedestres</i>	- Normas de circulação e conduta - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Preferência de passagem em ordem decrescente - Veículos de maior porte - Veículos de menor porte - Responsabilidade da segurança de veículos de maior porte em relação aos de menor porte	Responsabilizar-se pela segurança dos veículos de menor porte, quando estiver circulando com veículo de maior porte	- Segurança dos veículos de menor porte, quando estiver circulando com veículo de maior porte, responsabilizada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao responsabilizar veículos de maior porte pela segurança dos veículos de menor porte - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito entre veículos de maior porte com veículos de menor porte	Responsabilizar-se pela segurança dos veículos de menor porte, quando estiver circulando com veículo de maior porte
	- Normas de circulação e conduta - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Preferência de passagem em ordem decrescente - Veículos motorizados - Veículos não motorizados - Responsabilidade da segurança de veículos motorizados em relação aos não motorizados	Responsabilizar-se pela segurança dos veículos não motorizados, quando estiver circulando com veículo motorizado	- Segurança dos veículos não motorizados, quando estiver circulando com veículo motorizado, responsabilizada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao responsabilizar veículos motorizados pela segurança dos veículos não motorizados - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito entre veículos motorizados com	Responsabilizar-se pela segurança dos veículos não motorizados, quando estiver circulando com veículo motorizado

			veículos não motorizados	
	- Normas de circulação e conduta - Trânsito de veículos nas vias terrestres - Preferência de passagem em ordem decrescente - Todos os veículos motorizados e não motorizados - Incolumidade dos pedestres - Responsabilidade de todos os veículos motorizados e não motorizados pela incolumidade dos pedestres	Responsabilizar-se pela incolumidade dos pedestres, quando estiver circulando com veículo de maior porte ou motorizado	- Incolumidade dos pedestres, quando estiver circulando com veículo de maior porte ou motorizado, responsabilizada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao responsabilizar todos os veículos motorizados e não motorizados pela incolumidade dos pedestres - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito entre veículos motorizados e não motorizados com pedestres	Responsabilizar-se pela incolumidade dos pedestres, quando estiver circulando com veículo de maior porte ou motorizado

Tabela 24

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 24

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 24 (Art. 30 Inciso I) Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá: se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha	- Outro veículo que o segue - Outro veículo que o segue, tem o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	Perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	- Percepção de que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de identificar a faixa que está circulando, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	Perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo
	- Outro veículo que o segue - Outro veículo que o segue, tem o propósito de ultrapassá-lo - Faixa da esquerda - Faixa da direita - Mudança da faixa da esquerda para faixa da direita - Aumento da probabilidade de deslocar-se para faixa da direita quando estiver na faixa da esquerda, sem acelerar a marcha ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	Deslocar-se para faixa da direita quando estiver na faixa da esquerda, sem acelerar a marcha ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	- Deslocamento de veículo para faixa da direita quando estiver na faixa da esquerda, sem acelerar a marcha ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo - Espaço para o outro veículo que o segue, e tem o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deslocar-se para faixa da direita quando estiver na faixa da esquerda, sem acelerar a marcha ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	Deslocar-se para faixa da direita quando estiver na faixa da esquerda, sem acelerar a marcha ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo

			- Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com o outro veículo que o segue e tem o propósito de ultrapassá-lo	
	- Outro veículo que o segue - Outro veículo que o segue, tem o propósito de ultrapassá-lo - Faixa da esquerda - Faixa da direita - Marcha - Mudança da faixa da esquerda para faixa da direita, sem acelerar a marcha	Abster-se de acelerar a marcha, ao deslocar-se da faixa da esquerda para a faixa da direita, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	- Ao deslocar-se da faixa da esquerda para a faixa da direita, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, abstenção de acelerar a marcha - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de acelerar a marcha, ao deslocar-se da faixa da esquerda para a faixa da direita, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com o outro veículo que o segue e tem o propósito de ultrapassá-lo	Abster-se de acelerar a marcha, ao deslocar-se da faixa da esquerda para a faixa da direita, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo

Tabela 25

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 25

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 25 (Art. 30 Inciso II) Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá: se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha	- Outro veículo que o segue - Outro veículo que o segue, tem o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	Perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	- Percepção de que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de identificar a faixa que está circulando, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	Perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo
	- Outro veículo que o segue, tem o propósito de ultrapassá-lo - Faixa na qual está circulando - Circulação pelas demais faixas - Aumento da probabilidade de manter-se na faixa na qual está circulando, quando estiver nas demais faixas, ao perceber que outro	Manter-se na faixa na qual está circulando, quando estiver nas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	- Ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo na faixa na qual está circulando, quando estiver nas demais faixas, mantida - Faixa da esquerda livre para veículos que o segue, que tem o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de	Manter-se na faixa na qual está circulando, quando estiver nas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo

	veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo		segurança no trânsito ao manter-se na faixa na qual está circulando, quando estiver nas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com o outro veículo que o segue e tem o propósito de ultrapassá-lo	
	- Outro veículo que o segue - Outro veículo que o segue, tem o propósito de ultrapassá-lo - Demais faixas - Marcha - Circulação pelas demais faixas	Abster-se de acelerar a marcha, quando estiver circulando pelas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo	- Quando estiver circulando pelas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, abstenção de acelerar a marcha - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de acelerar a marcha, quando estiver circulando pelas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com o outro veículo que o segue e tem o propósito de ultrapassá-lo	Abster-se de acelerar a marcha, quando estiver circulando pelas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo

Tabela 26

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 26

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 26 (Art. 30 Parágrafo único) Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança	- Veículos que os ultrapassem - Fila de veículos - Veículos lentos - Distância suficiente entre os demais veículos, para permitir que os veículos que o ultrapassem possam intercalar na fila com segurança - Aumento da probabilidade de manter distância suficiente entre os demais veículos, para permitir que os veículos que o ultrapassem	Manter distância suficiente entre os demais veículos, para permitir que os veículos que o ultrapassem possam intercalar na fila com segurança	- Distância suficiente entre os demais veículos, para permitir que os veículos que o ultrapassem possam intercalar na fila, com segurança, mantida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao manter distância suficiente entre os demais veículos, para permitir que os veículos que o ultrapassem possam intercalar na fila com segurança	Manter distância suficiente entre os demais veículos, para permitir que os veículos que o ultrapassem possam intercalar na fila com segurança

	possam intercalar na fila com segurança		-Veículos que ultrapassam, intercalam na fila com segurança - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com veículos que ultrapassam na fila	
	- Veículos que os ultrapassam - Fila de veículos - Veículos mais lentos - Distância suficiente entre os demais veículos, para permitir que os veículos que os ultrapassam possam intercalar na fila com segurança - Aumento da probabilidade de permitir que os veículos que os ultrapassam possam intercalar na fila com segurança	Permitir que os veículos que os ultrapassam possam intercalar na fila com segurança	- Permissão para os veículos que os ultrapassam possa intercalar na fila com segurança - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao permitir que os veículos que os ultrapassam possam intercalar na fila com segurança - Diminuição da probabilidade de acidentes no trânsito com os veículos que ultrapassam na fila	Permitir que os veículos que os ultrapassam possam intercalar na fila com segurança

Tabela 27

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 27

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 27 (Art. 31) O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres	- Transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros - Propósito de ultrapassar veículo de transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros - Velocidade reduzida - Aumento da probabilidade de reduzir a velocidade, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros	Reduzir a velocidade, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros	- Caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, velocidade reduzida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao reduzir a velocidade, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os passageiros de transporte coletivo que estejam efetuando embarque ou desembarque, ao reduzir a velocidade	Reduzir a velocidade, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros
	- Transporte coletivo parado, efetuando embarque ou	Dirigir com atenção redobrada, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo	- Caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando	Dirigir com atenção redobrada, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo

	desembarque de passageiros - Propósito de ultrapassar veículo de transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros - Atenção redobrada - Aumento da probabilidade de dirigir com atenção redobrada, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros	parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros	embarque ou desembarque de passageiros, dirigibilidade com atenção redobrada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao dirigir com atenção redobrada, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os passageiros de transporte coletivo que estejam efetuando embarque ou desembarque, ao dirigir com atenção redobrada	parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros
	- Transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros - Propósito de ultrapassar veículo de transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros - Segurança dos pedestres - Veículo - Aumento da probabilidade de parar veículo com vistas à segurança dos pedestres, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros	Parar veículo com vistas à segurança dos pedestres, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros	- Caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, veículo parado com vistas à segurança dos pedestres - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao parar veículo com vistas à segurança dos pedestres, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros - Aumento da probabilidade de segurança para os pedestres que estejam efetuando embarque ou desembarque de transporte coletivo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os passageiros de transporte coletivo que estejam efetuando embarque ou desembarque, ao parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres	Parar veículo com vistas à segurança dos pedestres, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros

Tabela 28

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 28

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 28 (Art. 32) O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo ultrapassagem	- Vias com duplo sentido de direção e pista única - Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única - Trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para a segurança de todos os usuários da via - Proibida a ultrapassagem de veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para a segurança de todos os usuários da via - Aumento da probabilidade de abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, os trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para a segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via	- Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via, abstenção de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com todos os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via
	- Vias com duplo sentido de direção e pista única - Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única - Trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para a segurança de todos os usuários da via - Proibida a ultrapassagem de veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em aclives com a falta de visibilidade suficiente para a segurança de todos os usuários da via - Aumento da probabilidade de abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, os trechos em aclives com a falta de visibilidade suficiente para a segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em aclives com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via	- Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em aclives com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via, abstenção de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em aclives com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com todos os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em aclives com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em aclives com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via

- Vias com duplo sentido de direção e pista única - Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única - Passagens de nível - Proibida a ultrapassagem de veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas passagens de nível - Aumento da probabilidade de abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas passagens de nível, para a segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas passagens de nível, para segurança de todos os usuários da via	- Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas passagens de nível, para a segurança de todos os usuários da via abstenção de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas passagens de nível, para a segurança de todos os usuários da via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com todos os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas passagens de nível, para a segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas passagens de nível, para segurança de todos os usuários da via
- Vias com duplo sentido de direção e pista única - Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única - Pontes - Proibida a ultrapassagem de veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas pontes - Aumento da probabilidade de abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas pontes, para a segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas pontes, para segurança de todos os usuários da via	- Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas pontes, para a segurança de todos os usuários da via abstenção de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas pontes, para a segurança de todos os usuários da via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com todos os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas pontes, para a segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas pontes, para segurança de todos os usuários da via
- Vias com duplo sentido de direção e pista única - Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única - Viadutos - Proibida a ultrapassagem de veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos viadutos - Aumento da probabilidade de abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos viadutos, para segurança de todos os usuários da via	- Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos viadutos, para a segurança de todos os usuários da via abstenção de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos viadutos, para a segurança de todos os usuários da via	Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos viadutos, para segurança de todos os usuários da via

	<i>e pista única, nos viadutos, para a segurança de todos os usuários da via</i>		<i>- Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com todos os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos viadutos, para a segurança de todos os usuários da via</i>	
	- Vias com duplo sentido de direção e pista única - Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única - Travessias de pedestres - Proibida a ultrapassagem de veículos nas travessias de pedestres em vias com duplo sentido de direção e pista única - Aumento da probabilidade de abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas travessias de pedestres, para a segurança de todos os usuários da via	<i>Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas travessias de pedestres, para segurança de todos os usuários da via</i>	- Veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas travessias de pedestres, para a segurança de todos os usuários da via abstenção de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas travessias de pedestres, para a segurança de todos os usuários da via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com todos os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas travessias de pedestres, para a segurança de todos os usuários da via	<i>Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas travessias de pedestres, para segurança de todos os usuários da via</i>

Tabela 29

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 29

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 29 (Art. 33) Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem	- Interseções - Proibida ultrapassagem - Trânsito de veículos - Aumento da probabilidade de abster-se de ultrapassar veículos nas interseções	<i>Abster-se de ultrapassar veículos nas interseções</i>	- Veículos nas interseções com abstenção de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito para todos os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos nas interseções - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos nas interseções	<i>Abster-se de ultrapassar veículos nas interseções</i>

	- Proximidades das interseções - Proibida ultrapassagem - Trânsito de veículos - Aumento da probabilidade de abster-se de ultrapassar veículos nas proximidades das interseções	Abster-se de ultrapassar veículos nas proximidades das interseções	- Veículos nas proximidades das interseções com abstenção de ultrapassagem - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito para todos os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos nas proximidades das interseções - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via ao abster-se de ultrapassar veículos nas proximidades das interseções	Abster-se de ultrapassar veículos nas proximidades das interseções
--	--	--	--	--

Tabela 30

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 30

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 30 (Art. 34) O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade	- Posição do seu veículo na via - Direção do seu veículo na via - Velocidade do seu veículo na via - Demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele - Intenção de executar uma manobra - Possibilidade de execução de manobra, avaliando antes posição, direção e velocidade do seu veículo na via	Querer executar uma manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, avaliando antes a posição, direção e velocidade do seu veículo na via	- Aumento da probabilidade de execução de uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, avaliando antes posição, direção e velocidade do seu veículo na via - Aumento da probabilidade de comportar-se de maneira segura no trânsito ao querer executar uma manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando antes posição, direção e velocidade do seu veículo na via	Querer executar uma manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, avaliando antes a posição, direção e velocidade do seu veículo na via
	- Posição do seu veículo na via - Demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele - Intenção de executar manobra - Possibilidade de execução de manobra, avaliando antes posição do seu veículo na via	Avaliar/considerar posição do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele	- Posição do seu veículo na via para a execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, avaliada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao avaliar posição do seu veículo na via para execução da manobra,	Avaliar/considerar posição do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele

	- Aumento da probabilidade de avaliar posição do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele		sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via ao executar uma manobra	
- Direção do seu veículo na via - Demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele - Intenção de executar manobra - Possibilidade de execução de manobra, avaliando antes direção do seu veículo na via - Aumento da probabilidade de avaliar direção do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele	~~Avaliar/considerar~~ direção do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele	- Direção do seu veículo na via para a execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, avaliada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao avaliar direção do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via ao executar uma manobra	~~Avaliar/considerar~~ direção do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele	
- Velocidade do seu veículo na via - Demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele - Intenção de executar manobra - Possibilidade de execução de manobra, avaliando antes velocidade do seu veículo na via - Aumento da probabilidade de avaliar velocidade do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele	~~Avaliar/considerar~~ velocidade do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele	- Velocidade do seu veículo na via para a execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, avaliada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao avaliar velocidade do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via ao executar uma manobra	~~Avaliar/considerar~~ velocidade do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele	
- Posição do seu veículo na via - Direção do seu veículo na via - Velocidade do seu veículo na via - Demais usuários da via que o seguem - Intenção de executar manobra	Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo	- Execução de uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo certificada - Aumento da probabilidade de executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, avaliando a posição,	Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo	

			<i>direção e velocidade do seu veículo</i> <i>- Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os demais usuários da via que o seguem ao executar uma manobra</i>	
	<i>- Posição do seu veículo na via</i> <i>- Direção do seu veículo na via</i> <i>- Velocidade do seu veículo na via</i> <i>- Demais usuários da via que o precedem</i> <i>- Intenção de executar manobra</i>	<i>Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o precedem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo</i>	<i>- Execução de uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o precedem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo certificada</i> <i>- Aumento da probabilidade de executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o precedem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo</i> <i>- Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os demais usuários da via que o precedem ao executar uma manobra</i>	<i>Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o precedem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo</i>
	<i>- Posição do seu veículo na via</i> <i>- Direção do seu veículo na via</i> <i>- Velocidade do seu veículo na via</i> <i>- Demais usuários da via que vão cruzar com ele</i> <i>- Intenção de executar manobra</i>	<i>Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que vão cruzar com ele, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo</i>	<i>- Execução de uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que vão cruzar com ele, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo certificada</i> <i>- Aumento da probabilidade de executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que vão cruzar com ele, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo</i> <i>- Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os demais usuários da via que vão cruzar com ele ao executar uma manobra</i>	<i>Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que vão cruzar com ele, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo</i>

Tabela 31

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 31

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 31	<i>- Antes de iniciar qualquer manobra</i>	<i>Iniciar qualquer manobra que implique em deslocamento lateral</i>	<i>- Qualquer manobra que implique em</i>	<i>Iniciar qualquer manobra que implique em deslocamento lateral</i>

(Art. 35) Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço	- Propósito de deslocamento lateral - Manobra que implique em deslocamento lateral		<i>deslocamento lateral iniciada</i> - Aumento da probabilidade de indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência	
	- Antes de iniciar qualquer manobra - Propósito de deslocamento lateral - Manobra que implique em deslocamento lateral - Luz indicadora de direção do veículo - Aumento da probabilidade de indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, antes de iniciar qualquer manobra, por meio da luz indicadora de direção do seu veículo	<i>Indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, por meio da luz indicadora de direção do seu veículo, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral</i>	- Propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral, por meio da luz indicadora de direção do seu veículo indicada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, por meio da luz indicadora de direção do seu veículo, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via	<i>Indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, por meio da luz indicadora de direção do seu veículo, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral</i>
	- Antes de iniciar qualquer manobra - Propósito de deslocamento lateral - Manobra que implique em deslocamento lateral - Ausência de luz indicadora de direção - Gesto convencional de braço - Aumento da probabilidade de indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral, fazendo o gesto convencional de braço do condutor	<i>Indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, com gesto convencional de braço do condutor, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral</i>	- Propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, com gesto convencional de braço do condutor, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral, indicado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral, com gesto convencional de braço do condutor - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via	<i>Indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, com gesto convencional de braço do condutor, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral</i>

Tabela 32

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 32

Trecho selecionado da obra utilizada	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
--------------------------------------	------------------------	-----------	------------------------	----------------

como fonte de informação				
Trecho 32 (Art. 35 Parágrafo único) <i>Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos</i>	- Deslocamento lateral - Transposição de faixas	<i>Definir/entender transposição de faixa como um tipo de deslocamento lateral</i>	- Transposição de faixas como um tipo de deslocamento lateral definida - Aumento da probabilidade de comportar-se de maneira segura no trânsito ao definir a transposição de faixas como um tipo de deslocamento lateral	<i>Definir/entender transposição de faixa como um tipo de deslocamento lateral</i>
	- Deslocamento lateral - Conversão à direita	<i>Definir/entender movimentação de conversão à direita como um tipo de deslocamento lateral</i>	- Movimentação de conversão à direita como um tipo de deslocamento lateral definida - Aumento da probabilidade de comportar-se de maneira segura no trânsito ao definir a movimentação de conversão à direita como um tipo de deslocamento lateral	<i>Definir/entender movimentação de conversão à direita como um tipo de deslocamento lateral</i>
	- Deslocamento lateral - Conversão à esquerda	<i>Definir/entender movimentação de conversão à esquerda como um tipo de deslocamento lateral</i>	- Movimentação de conversão à esquerda como um tipo de deslocamento lateral definida - Aumento da probabilidade de comportar-se de maneira segura no trânsito ao definir a movimentação de conversão à esquerda como um tipo de deslocamento lateral	<i>Definir/entender movimentação de conversão à esquerda como um tipo de deslocamento lateral</i>
	- Deslocamento lateral - Retornos	<i>Definir/entender retornos como tipo de deslocamento lateral</i>	- Retornos como um tipo de deslocamento lateral definida - Aumento da probabilidade de comportar-se de maneira segura no trânsito ao definir a retornos como um tipo de deslocamento lateral	<i>Definir/entender retornos como tipo de deslocamento lateral</i>

Tabela 33

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 33

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 33	- Lote lindeiro - Via procedente de um lote lindeiro	<i>Dar preferência de passagem aos veículos que estejam transitando na via, ao ingressar</i>	- Preferência de passagem para os veículos que estejam transitando na via, ao	<i>Dar preferência de passagem aos veículos que estejam transitando na via, ao ingressar</i>

(Art. 36) O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando	- Veículos - Preferência aos veículos que estejam transitando na via - Aumento da probabilidade de dar preferência de passagem aos veículos que estejam transitando numa via procedente de lote lindeiro a essa via	numa via procedente de um lote lindeiro a essa via	ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via, cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao dar preferência de passagem aos veículos que estejam transitando na via, ao ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que estejam transitando numa via procedente de um lote lindeiro a essa via	numa via procedente de um lote lindeiro a essa via
	- Lote lindeiro - Via procedente de um lote lindeiro - Pedestres - Preferência aos pedestres que estejam transitando na via - Aumento da probabilidade de dar preferência de passagem aos pedestres que estejam transitando numa via procedente de lote lindeiro a essa via	Dar preferência de passagem aos pedestres que estejam transitando na via, ao ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via	- Preferência de passagem para os pedestres que estejam transitando na via, ao ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via, cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao dar preferência de passagem aos pedestres que estejam transitando na via, ao ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os pedestres que estejam transitando numa via procedente de um lote lindeiro a essa via	Dar preferência de passagem aos pedestres que estejam transitando na via, ao ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via
	- Lote lindeiro - Via procedente de um lote lindeiro - Veículos - Pedestres - Preferência aos veículos e pedestres que estejam transitando na via - Aumento da probabilidade de dar preferência de passagem aos veículos e pedestres que estejam transitando numa via procedente de lote lindeiro a essa via	Ingressar na via procedente de lote lindeiro a essa via, dando preferência de passagem aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando	- Via procedente de lote lindeiro a essa via, dando preferência de passagem aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando, ingressada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ingressar na via procedente de lote lindeiro a essa via, dando preferência de passagem aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos e pedestres que estejam transitando numa via procedente de um lote lindeiro a essa via	Ingressar na via procedente de lote lindeiro a essa via, dando preferência de passagem aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando

Tabela 34

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registos do Trecho 34

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 34 (Art. 37) Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança	- Vias - Acostamentos - Locais apropriados para fazer conversão à esquerda - Conversão a esquerda - Aumento da probabilidade de fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento	Fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento	- Conversão à esquerda nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento, feita - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via, ao fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento	Fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento
	- Vias - Acostamentos - Locais apropriados para fazer operação de retorno - Operação de retorno - Aumento da probabilidade de fazer operação de retorno nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento	Fazer operação de retorno nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento	- Operação de retorno nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento, feita - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao fazer operação de retorno nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os usuários da via, ao fazer operação de retorno nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento	Fazer operação de retorno nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento
	- Vias - Acostamentos - Ausência de locais apropriados para fazer conversão à esquerda - Acostamento à direita - Conversão à esquerda - Aumento da probabilidade de aguardar no acostamento à direita para cruzar pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer conversão à esquerda	Aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer conversão à esquerda	- Cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer conversão à esquerda, aguardo no acostamento à direita - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer conversão à esquerda	Aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer conversão à esquerda

			- Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que circulam na mesma faixa de direção - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que circulam na faixa em sentido contrário a sua	
	- Vias - Acostamentos - Operação de retorno Ausência de locais apropriados para fazer operação de retorno - Acostamento à direita	Aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer operação de retorno	- Cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer operação de retorno, aguardando no acostamento à direita - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer operação de retorno - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que circulam na mesma faixa de direção - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que circulam na faixa em sentido contrário a sua	Aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer operação de retorno

Tabela 35

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 35

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 35 (Art. 38 Inciso I) Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá: ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua	- Outra via ou lotes lindeiros à direita - Possibilidade de entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros - Bordo direito da pista - Aproximação o máximo possível do bordo direito da pista - Aumento da probabilidade de executar a manobra de entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros respeitando as normas	Aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	- Quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros, aproximação o máximo possível do bordo direito da pista - Aumento da probabilidade de executar sua manobra no menor espaço possível, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito	Aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros

manobra no menor espaço possível	de circulação de trânsito referentes a realização da manobra		com os veículos que vem atrás ao aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	
- Outra via ou lotes lindeiros à direita - Possibilidade de entrar a direita em outra via ou lotes lindeiros - Menor espaço possível - Execução da manobra no menor espaço possível - Aumento da probabilidade de executar sua manobra no menor espaço possível, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	Executar sua manobra no menor espaço possível, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	- Quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros, execução da manobra no menor espaço possível - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao executar sua manobra no menor espaço possível, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros do bordo direito da pista, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que vem na faixa da esquerda, executando a manobra no menor espaço possível, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	Executar sua manobra no menor espaço possível, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	
- Outra via ou lotes lindeiros à direita - Possibilidade de entrar a direita em outra via ou lotes lindeiros - Lado direito da via - Saída pelo lado direito da via - Aumento da probabilidade de executar a manobra de entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros respeitando as normas de circulação de trânsito referentes a realização da manobra	Sair da via pelo lado direito, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	- Quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros, saída pelo lado direito da via - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao sair da via pelo lado direito, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que vem atrás ao sair da via pelo lado direito, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	Sair da via pelo lado direito, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros	
- Outra via ou lotes lindeiros à direita - Possibilidade de entrar a direita em outra via ou lotes lindeiros - Lado direito da via - Saída pelo lado direito da via - Bordo direito da pista - Aproximação o máximo possível do bordo direito da pista - Menor espaço possível - Execução da manobra no menor espaço possível - Aumento da probabilidade de	Entrar à direita em outra via ou em lotes lindeiros, saindo da via pelo lado direito, aproximando-se o máximo possível do bordo direito da pista e executando sua manobra no menor espaço possível	- Saindo da via pelo lado direito, aproximando-se o máximo possível do bordo direito da pista e executando sua manobra no menor espaço possível, entrada à direita em outra via ou em lotes lindeiros - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao entrar à direita em outra via ou em lotes lindeiros, saindo da via pelo lado direito, aproximando-se o máximo possível do bordo direito da pista e executando sua	Entrar à direita em outra via ou em lotes lindeiros, saindo da via pelo lado direito, aproximando-se o máximo possível do bordo direito da pista e executando sua manobra no menor espaço possível	

	executar a manobra de entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros respeitando as normas de circulação de trânsito referentes a realização da manobra - Menor espaço possível		manobra no menor espaço possível - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que vem atrás do seu circulando no mesmo sentido, ou que circulam pela faixa da esquerda em sentido contrário ao seu	
--	---	--	---	--

Tabela 36

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 36

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 36 (Art. 38 Inciso II) Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá: ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido	- Outra via ou lotes lindeiros à esquerda - Possibilidade de entrar a esquerda em outra via ou lotes lindeiros - Eixo ou linha divisória da pista - Pista com circulação nos dois sentidos - Aumento da probabilidade de aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou linha divisória da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos	Aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou linha divisória da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos	- Quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, aproximação o máximo possível de seu eixo ou linha divisória da pista - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou linha divisória da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que vem na faixa da esquerda em sentido contrário ao aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou linha divisória da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos	Aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou linha divisória da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos
	- Outra via ou lotes lindeiros à esquerda - Possibilidade de entrar a esquerda em outra via ou lotes lindeiros - Bordo esquerdo da pista - Pista de um só sentido	Aproximar-se o máximo possível do bordo esquerdo da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista de um só sentido	- Quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista de um só sentido, aproximação o máximo possível do bordo esquerdo da pista - Aumento da probabilidade de	Aproximar-se o máximo possível do bordo esquerdo da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista de um só sentido

	- Aumento da probabilidade de aproximar-se o máximo possível do bordo esquerdo da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista de um só sentido		segurança no trânsito ao aproximar-se o máximo possível do bordo esquerdo da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista de um só sentido - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que vem no mesmo sentido ao aproximar-se o máximo possível do bordo esquerdo da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista de um só sentido	
- Outra via ou lotes lindeiros à esquerda - Possibilidade de entrar a esquerda em outra via ou lotes lindeiros - Saída da via pelo lado esquerdo - Eixo ou linha divisória da pista - Pista com circulação nos dois sentidos - Bordo esquerdo da pista - Pista de um só sentido - Aumento da probabilidade de executar a manobra de entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros respeitando as normas de circulação de trânsito referentes à realização da manobra	Sair da via pelo lado esquerdo quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido	- Quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido, saída da via pelo lado esquerdo - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao sair da via pelo lado esquerdo quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido	Sair da via pelo lado esquerdo quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido	
- Outra via ou lotes lindeiros à esquerda - Possibilidade de entrar a esquerda em outra via ou lotes lindeiros - Eixo ou linha divisória da pista - Pista com circulação nos dois sentidos - Bordo esquerdo da pista - Pista de um só sentido - Aumento da probabilidade de executar a manobra de entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros respeitando as normas de circulação de	Entrar à esquerda em outra via ou em lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido	- Aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido, entrada a esquerda em outra via ou em lotes lindeiros - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao entrar à esquerda em outra via ou em lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu	Entrar à esquerda em outra via ou em lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido	

	trânsito referentes à realização da manobra		eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que vem atrás do seu circulando no mesmo sentido, ou que circulam pela faixa da esquerda em sentido contrário ao seu	
--	---	--	---	--

Tabela 37

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 37

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 37 (Art. 38 Parágrafo único) Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem	- Manobra de mudança de direção - Normas de preferência de passagem - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção	Respeitar as normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção	- Normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao respeitar as normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os demais usuários da via durante a manobra de mudança de direção	Respeitar as normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção
	- Manobra de mudança de direção - Normas de preferência de passagem - Pedestres - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção	Ceder passagem aos pedestres, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência	- Durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência, passagem aos pedestres cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ceder passagem aos pedestres, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os pedestres durante a manobra de mudança de direção	Ceder passagem aos pedestres, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência

	- Manobra de mudança de direção - Normas de preferência de passagem - Ciclistas - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção	Ceder passagem aos ciclistas, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência	- Durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência, passagem aos ciclistas cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ceder passagem aos ciclistas, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os ciclistas durante a manobra de mudança de direção	Ceder passagem aos ciclistas, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência
	- Manobra de mudança de direção - Normas de preferência de passagem - Veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair - Aumento da probabilidade de respeitar as normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção	Ceder passagem aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência	- Durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência, passagem aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao ceder passagem aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, durante a manobra de mudança de direção sentido contrário pela pista da via da qual vai sair	Ceder passagem aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência

Tabela 38

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 38

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 38 (Art. 39)	- Vias urbanas - Operação de retorno	Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados por meio de sinalização	- Nas vias urbanas, nos locais para isso determinados por meio de sinalização, operação de retorno feita	Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados por meio de sinalização

Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas	- Locais determinados para operação de retorno - Locais determinados para operação de retorno, por meio da sinalização - Aumento da probabilidade de fazer a operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais determinados para isso por meio da sinalização		- Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados por meio de sinalização - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados por meio de sinalização	
	- Vias urbanas - Operação de retorno - Locais determinados para operação de retorno - Locais determinados para operação de retorno, pela existência de locais apropriados - Aumento da probabilidade de fazer a operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais determinados para isso pela existência de locais apropriados	Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados pela existência de locais apropriados	- Nas vias urbanas, nos locais para isso determinados pela existência de locais apropriados, operação de retorno feita - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados pela existência de locais apropriados - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados pela existência de locais apropriados	Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados pela existência de locais apropriados
	- Características das vias urbanas - Operação de retorno em outros locais - Condições de segurança e fluidez para operação de retorno	Examinar/observar se as características das vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais	- Características das vias urbanas, oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais, examinadas - Aumento da probabilidade de fazer operação de retorno em outros locais, nas vias urbanas com características que oferecem condições de segurança e fluidez para fazer essa operação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por examinar se as características das vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais	Examinar/observar se as características das vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais
	- Características do veículo - Vias urbanas - Operação de retorno em outros locais - Condições de segurança e fluidez para operação de retorno	Examinar/observar se as características do veículo nas vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais	- Características do veículo nas vias urbanas, oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais, examinadas	Examinar/observar se as características do veículo nas vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais

			- Aumento da probabilidade de fazer operação de retorno em outros locais, nas vias urbanas ao examinar se as características do veículo oferecem condições de segurança e fluidez para fazer essa operação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por examinar se as características do veículo nas vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais	
- Condições meteorológicas - Vias urbanas - Operação de retorno em outros locais - Condições de segurança e fluidez para operação de retorno	Examinar/ ~~observar~~ se as condições meteorológicas nas vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais	- Condições meteorológicas nas vias urbanas, oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais, examinadas - Aumento da probabilidade de fazer operação de retorno em outros locais, nas vias urbanas ao examinar se as condições meteorológicas oferecem condições de segurança e fluidez para fazer essa operação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por examinar se as condições meteorológicas nas vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais	Examinar/ ~~observar~~ se as condições meteorológicas nas vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais	
- Movimentação de pedestres e ciclistas - Vias urbanas - Operação de retorno em outros locais - Condições de segurança e fluidez para operação de retorno	Examinar/ ~~observar~~ se a movimentação de pedestres e ciclistas nas vias urbanas oferece condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais	- Movimentação de pedestres e ciclistas nas vias urbanas, oferece condições de segurança e fluidez para fazer a operação de retorno em outros locais, examinadas - Aumento da probabilidade de fazer operação de retorno em outros locais, nas vias urbanas ao examinar se a movimentação de pedestres e ciclistas oferece condições de segurança e fluidez para fazer essa operação - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por examinar se a movimentação de pedestres e ciclistas nas vias urbanas oferece condições de segurança e fluidez para fazer a	Examinar/ ~~observar~~ se a movimentação de pedestres e ciclistas nas vias urbanas oferece condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais	

			<i>operação de retorno em outros locais</i>	
	- Vias urbanas - Operação de retorno em outros locais - Características da via - Características do veículo - Condições meteorológicas - Movimentação de pedestres e ciclistas - Condições de segurança e fluidez para operação de retorno - Aumento da probabilidade de fazer operação de retorno em outros locais, nas vias urbanas ao examinar se as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas oferecem condições de segurança e fluidez para fazer essa operação	<i>Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, examinadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas</i>	- Nas vias urbanas, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, examinadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas, operação de retorno feita - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao fazer operação de retorno, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, examinadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao fazer operação de retorno, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, examinadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas	<i>Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, examinadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas</i>

Tabela 39

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 39

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 39 (Art. 40 Inciso I) O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Aumento da probabilidade de obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	<i>Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos</i>	- Determinações sobre o uso de luzes em veículos respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	<i>Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos</i>
	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luz baixa - Noite - Aumento da probabilidade de utilizar	<i>Utilizar luz baixa do veículo durante a noite</i>	- Luz baixa do veículo durante a noite utilizada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao utilizar luz baixa durante a noite	<i>Utilizar luz baixa do veículo durante a noite</i>

<i>luz baixa do veículo durante a noite</i>		- Aumento da probabilidade de manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa durante a noite - Aumento da probabilidade de ver e ser visto pelos demais usuários da via ao utilizar luz baixa durante a noite - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao diminuir a condição adversa de falta de luminosidade durante a noite	
- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luz baixa - Dia - Túneis providos de iluminação pública - Aumento da probabilidade de utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	Utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	- Luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública utilizada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao utilizar luz baixa durante o dia nos túneis providos de iluminação pública - Aumento da probabilidade de manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa durante o dia nos túneis providos de iluminação pública - Aumento da probabilidade de ver e ser visto pelos demais usuários da via ao utilizar luz baixa durante o dia nos túneis providos de iluminação pública - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao diminuir a condição adversa de falta de luminosidade durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	Utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública
- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Faróis do veículo - Luz baixa - Utilização da luz baixa durante a noite - Utilização da luz baixa durante o dia nos túneis providos de iluminação pública - Aumento da probabilidade de manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	Manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	- Utilização da luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública, faróis do veículo mantidos acesos - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública - Aumento da probabilidade de ver e ser visto pelos demais usuários da via ao manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	Manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública

		- Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao diminuir a condição adversa de falta de luminosidade ao manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	
--	--	---	--

Tabela 40

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 40

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 40 (Art. 40 Inciso II) O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Aumento da probabilidade de obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	- Determinações sobre o uso de luzes em veículos respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos
	- Luzes em veículos - Faróis do veículo - Luz alta - Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Noite - Vias não iluminada - Aumento da probabilidade de utilizar luz alta do veículo, durante a noite nas vias não iluminadas, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo	Utilizar luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo	- Luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo, utilizadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao utilizar luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao diminuir a condição adversa de falta de luminosidade ao utilizar luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo	Utilizar luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo

Tabela 41

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 41

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 41 (Art. 40 Inciso III) O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Aumento da probabilidade de obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	- Determinações sobre o uso de luzes em veículos respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos
	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luz baixa - Luz alta - Troca de luz baixa e alta de forma intermitente e por curto período de tempo - Objetivo de advertir os outros motoristas - Intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente - Aumento da probabilidade de utilizar troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente	Utilizar a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente	- A troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente, utilizada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao utilizar a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com o veículo que segue a frente ao advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar, utilizando a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo	Utilizar a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente
	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luz baixa - Luz alta - Troca de luz baixa e alta de forma intermitente e por curto período de tempo - Objetivo de advertir os outros motoristas - Existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário - Aumento da probabilidade de utilizar troca de luz	Utilizar troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário	- A troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário, utilizada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao utilizar a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas	Utilizar troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário

	baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário		a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que seguem em sentido contrário ao advertir aos outros motoristas a existência de risco à segurança deles	
	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luz baixa - Luz alta - Troca de luz baixa e alta de forma intermitente e por curto período de tempo - Objetivo de advertir os outros motoristas - Intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente - Existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário	Trocar luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário	- Luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário, trocada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao trocar luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário	Trocar luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário

Tabela 42

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 42

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 42 (Art. 40 Inciso IV) O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Aumento da probabilidade de obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	- Determinações sobre o uso de luzes em veículos respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos
	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos	Manter acesas pelo menos as luzes de	- Luzes de posição do veículo quando sob	Manter acesas pelo menos as luzes de

sob chuva forte, neblina ou cerração	- Luzes de posição do veículo - Chuva forte - Aumento da probabilidade de manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte	<i>posição do veículo quando sob chuva forte</i>	<i>chuva forte, mantidas acesas</i> - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte - Aumento da probabilidade de ver e ser visto ao manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com outros usuários da via, sob condições adversas de chuva forte, ao manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo	<i>posição do veículo quando sob chuva forte</i>
	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luzes de posição do veículo - Neblina ou cerração - Aumento da probabilidade de manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob neblina ou cerração	<i>Manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob neblina ou cerração</i>	- Luzes de posição do veículo quando sob neblina ou cerração, mantidas acesas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob neblina ou cerração - Aumento da probabilidade de ver e ser visto ao manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob neblina ou cerração - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com outros usuários da via, sob condições adversas de neblina ou cerração, ao manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo	<i>Manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob neblina ou cerração</i>

Tabela 43

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 43

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 43	- Determinações sobre o uso do pisca-alerta do veículo - Pisca-alerta	<i>Obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo</i>	- Determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo respeitadas	<i>Obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo</i>

(Art. 40 Inciso V a) O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: o condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações – em imobilizações ou situações de emergência	- Luzes em veículos - Aumento da probabilidade de obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo		- Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo	
	- Determinações sobre o uso do pisca-alerta do veículo - Pisca-alerta - Veículo - Imobilizações - Aumento da probabilidade de utilizar o pisca-alerta do veículo em imobilizações	Utilizar pisca-alerta do veículo em imobilizações	- Pisca-alerta do veículo em imobilizações utilizado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao utilizar pisca-alerta do veículo em imobilizações - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao sinalizar com uso do pisca-alerta do veículo em imobilizações	Utilizar pisca-alerta do veículo em imobilizações
	- Determinações sobre o uso do pisca-alerta do veículo - Pisca-alerta - Veículo - Situações de emergência	Utilizar pisca-alerta em situações de emergência	- Pisca-alerta do veículo em situações de emergência utilizado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao utilizar pisca-alerta do veículo em situações de emergência - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao sinalizar com uso do pisca-alerta do veículo as situações de emergência	Utilizar pisca-alerta em situações de emergência

Tabela 44

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 44

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 44 (Art. 40 Inciso V b) O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: o condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações – quando a regulamentação da via assim o determinar	- Determinações sobre o uso do pisca-alerta do veículo - Pisca-alerta - Aumento da probabilidade de obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo	- Determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo	Obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo
	- Determinações sobre o uso do pisca-alerta do veículo - Pisca-alerta - Regulamentação determinar - Aumento da probabilidade de utilizar	Utilizar pisca-alerta do veículo, quando a regulamentação da via assim o determinar	- Pisca-alerta do veículo, quando a regulamentação da via assim o determinar, utilizado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao	Utilizar pisca-alerta do veículo, quando a regulamentação da via assim o determinar

	<i>pisca-alerta do veículo quando a regulamentação da via determinar</i>		<i>utilizar o pisca-alerta do veículo, quando a regulamentação da via assim o determinar</i> <i>- Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao sinalizar com uso do pisca-alerta do veículo, quando a regulamentação da via assim o determinar</i>	
--	--	--	--	--

Tabela 45

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 45

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 45 (Art. 40 Inciso VI) O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa	- Determinações sobre o uso da luz de placa do veículo - Luz de placa do veículo - Aumento da probabilidade de obedecer às determinações sobre o uso da luz de placa do veículo	<i>Obedecer às determinações sobre o uso da luz de placa do veículo</i>	- Determinações sobre o uso da luz de placa do veículo respeitadas - Aumento da probabilidade de acender a luz de placa, a noite durante a circulação	<i>Obedecer às determinações sobre o uso da luz de placa do veículo</i>
	- Determinações sobre o uso da luz de placa do veículo - Luz de placa do veículo - Noite - Aumento da probabilidade de acender a luz de placa do veículo, à noite	<i>Acender a luz de placa do veículo, à noite</i>	- Luz de placa do veículo, à noite acesa - Aumenta a probabilidade de manter acesa a luz de placa do veículo, à noite durante a circulação	<i>Acender a luz de placa do veículo, à noite</i>
	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luz de placa - Noite - Durante circulação - Aumenta a probabilidade de manter acesa a luz de placa do veículo, à noite durante a circulação	<i>Manter acesa a luz de placa do veículo, à noite durante a circulação</i>	- Luz de placa do veículo, à noite durante a circulação, mantida acesa - Aumento da probabilidade de comportar-se de maneira segura no trânsito em virtude da luz de placa do veículo ser mantida acesa a noite, durante a circulação - Aumento da probabilidade de visualizar a placa do veículo à noite, durante a circulação, com a luz de placa acesa	<i>Manter acesa a luz de placa do veículo, à noite durante a circulação</i>

Tabela 46

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registos do Trecho 46

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 46 (Art. 40 Inciso VII) O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Aumento da probabilidade de obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	- Determinações sobre o uso de luzes em veículos respeitadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos	Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos
	- Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luzes de posição do veículo - Noite - Veículo parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros - Aumento da probabilidade de manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para embarque ou desembarque de passageiros	Manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros	- Luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros, mantidas acesas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para embarque ou desembarque de passageiros - Aumento da probabilidade de outros veículos visualizarem veículo parado para embarque ou desembarque de passageiros, ao manter as luzes de posição acesas - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito quando veículo estiver parado para embarque ou desembarque de passageiros, ao manter as luzes de posição acesas	Manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros
	Determinações sobre o uso de luzes em veículo - Luzes em veículos - Luzes de posição do veículo - Noite - Veículo parado para carga ou descarga de mercadorias - Aumento da probabilidade de manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para carga ou descarga de mercadorias	Manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o veículo estiver parado para carga ou descarga de mercadorias	- Luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para carga ou descarga de mercadorias, mantidas acesas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para carga ou descarga de mercadorias - Aumento da probabilidade de outros veículos visualizarem veículo parado para	Manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o veículo estiver parado para carga ou descarga de mercadorias

			carga ou descarga de mercadorias, ao manter as luzes de posição acesas - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito quando veículo estiver parado para carga ou descarga de mercadorias, ao manter as luzes de posição acesas	
--	--	--	--	--

Tabela 47

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 47

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 47 (Art. 41 Inciso I) O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações: para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes	- Veículo - Buzina do veículo - Toque breve - Possibilidade de ocorrência de acidentes - Situações de advertências necessárias a fim de evitar acidentes - Aumento da probabilidade de fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, nas situações de advertências necessárias a fim de evitar acidente	<i>Fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, nas situações de advertências necessárias a fim de evitar acidentes</i>	- Uso da buzina do veículo desde que em toque breve, nas situações de advertências necessárias a fim de evitar acidentes, feito - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, nas situações de advertências necessárias a fim de evitar acidentes - Aumento da probabilidade de usar a buzina do veículo em toque breve, nas situações de advertências necessárias a fim de evitar acidentes - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito nas situações de advertências ao fazer uso da buzina do veículo a fim de evitar acidentes	<i>Fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, nas situações de advertências necessárias a fim de evitar acidentes</i>

Tabela 48

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 48

Trecho selecionado da obra utilizada	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
--------------------------------------	------------------------	-----------	------------------------	----------------

como fonte de informação				
Trecho 48 (Art. 41 Inciso II) O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações: fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo	- Veículo - Buzina - Toque breve - Fora das áreas urbanas - Outro condutor - Propósito de ultrapassar outro condutor - Aumento da probabilidade de fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo	Fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo	- Uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo, feito - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de usar a buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito fora das áreas urbanas, ao advertir o outro condutor quando for conveniente que se tem o propósito de ultrapassá-lo	Fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo
	- Veículo - Buzina - Toque breve - Situações - Fora das áreas urbanas - Conveniente advertir a um condutor o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de usar a buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo	Usar buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo	- Uso da buzina em toque breve fora das áreas urbanas, para advertir a um condutor o propósito de ultrapassá-lo - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por falta de uso da buzina em toque breve fora das áreas urbanas, para advertir a um condutor o propósito de ultrapassá-lo	Usar buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo

Tabela 49

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 49

Trecho selecionado da obra utilizada	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
--------------------------------------	------------------------	-----------	------------------------	----------------

como fonte de informação				
Trecho 49 (Art. 42) <i>Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo razões de segurança</i>	- Veículo - Abstenção de frear bruscamente seu veículo - Aumento da probabilidade de abster-se de frear bruscamente o veículo	<i>Abster-se de frear bruscamente seu veículo</i>	- Abstenção de frear bruscamente seu veículo - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de frear bruscamente seu veículo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com o veículo que o segue atrás por abster-se de frear bruscamente seu veículo	<i>Abster-se de frear bruscamente seu veículo</i>
	- Veículo - Abstenção de frear bruscamente seu veículo - Razões de segurança que exijam frear bruscamente o veículo - Aumento da probabilidade de abster-se de frear bruscamente o veículo, salvo razões de segurança	<i>Abster-se de frear bruscamente seu veículo, salvo razões de segurança</i>	- Abstenção de frear bruscamente seu veículo, salvo razões de segurança - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de frear bruscamente seu veículo, salvo razões de segurança - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com o veículo que o segue atrás por abster-se de frear bruscamente seu veículo, salvo razões de segurança	<i>Abster-se de frear bruscamente seu veículo, salvo razões de segurança</i>

Tabela 50

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 50

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 50 (Art. 43 Inciso I) <i>Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos</i>	- Condições físicas da via - Exame constante - Velocidade do veículo	<i>Examinar constantemente as condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo</i>	- Condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições físicas da via	<i>Examinar constantemente as condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo</i>
	- Condições do veículo - Exame constante - Velocidade do veículo	<i>Examinar constantemente as condições do veículo ao regular a velocidade dele</i>	- Condições do veículo ao regular a velocidade dele, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular	<i>Examinar constantemente as condições do veículo ao regular a velocidade dele</i>

<i>de velocidade estabelecidos para a via, além, de: não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida</i>			<i>a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições dele</i>	
	- Condições da carga no veículo - Exame constante - Velocidade do veículo	<i>Examinar constantemente as condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele</i>	- Condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições da carga no veículo	<i>Examinar constantemente as condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele</i>
	- Condições meteorológicas - Exame constante - Velocidade do veículo	<i>Examinar constantemente as condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo</i>	- Condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições meteorológicas	<i>Examinar constantemente as condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo</i>
	- Intensidade do trânsito - Exame constante - Velocidade do veículo	<i>Examinar constantemente a intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo</i>	- Intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente a intensidade do trânsito	<i>Examinar constantemente a intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo</i>
	- Vias - Limites máximos de velocidade estabelecidos para via - Velocidade do veículo - Aumento da probabilidade de obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo	<i>Obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo</i>	- Limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular velocidade do veículo, respeitados - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via	<i>Obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo</i>
	- Condições físicas da via - Condições do veículo - Condições da carga no veículo - Condições meteorológicas - Intensidade do trânsito - Vias - Limites máximos de velocidade estabelecidos para via - Velocidade do veículo	<i>Regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via</i>	- Velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via reguladas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao regular a velocidade do veículo a partir das	<i>Regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via</i>

	- Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições físicas da via - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições dele - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições da carga no veículo - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições meteorológicas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente a intensidade do trânsito		condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao regular a velocidade do veículo conforme as condições adversas de via, veículo, tempo e trânsito examinadas - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao regular a velocidade do veículo, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via	
	- Demais veículos em circulação - Marcha normal dos demais veículos - Obstrução da marcha normal dos demais veículos - Causa justificada - Velocidade do veículo	Abster-se de obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada ao regular a velocidade do veículo	- Marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada ao regular a velocidade do veículo, abstenção da obstrução - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada ao regular a velocidade do veículo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao abster-se de criar condição adversa de trânsito por obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada ao regular a velocidade do veículo	Abster-se de obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada ao regular a velocidade do veículo
	- Condições físicas da via - Condições físicas do veículo e da carga - Condições meteorológicas - Intensidade do trânsito - Demais veículos em circulação - Marcha normal dos demais veículos	Abster-se de transitar em uma velocidade anormalmente reduzida ao regular a velocidade do veículo	- Transitar em uma velocidade anormalmente reduzida ao regular a velocidade do veículo, abstenção - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de transitar em uma velocidade anormalmente reduzida ao regular a velocidade do veículo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao abster-se de criar	Abster-se de transitar em uma velocidade anormalmente reduzida ao regular a velocidade do veículo

			condição adversa de trânsito por transitar em uma velocidade anormalmente reduzida	
--	--	--	--	--

Tabela 51

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 51

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 51 (Art. 43 Inciso II) Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além, de: sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente	- Condições físicas da via - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente as condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo	- Condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições físicas da via	Examinar constantemente as condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo
	- Condições do veículo - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente as condições do veículo ao regular a velocidade dele	- Condições do veículo ao regular a velocidade dele, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições dele	Examinar constantemente as condições do veículo ao regular a velocidade dele
	- Condições da carga no veículo - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente as condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele	- Condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições da carga no veículo	Examinar constantemente as condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele
	- Condições meteorológicas - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente as condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo	- Condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições meteorológicas	Examinar constantemente as condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo
	- Intensidade do trânsito - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente a intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo	- Intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo	Examinar constantemente a intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo

			ao examinar constantemente a intensidade do trânsito	
	- Vias - Limites máximos de velocidade estabelecidos para via - Velocidade do veículo - Aumento da probabilidade de obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo	<i>Obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo</i>	- Limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular velocidade do veículo, respeitados - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via	<i>Obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo</i>
	- Condições físicas da via - Condições do veículo - Condições da carga no veículo - Condições meteorológicas - Intensidade do trânsito - Vias - Limites máximos de velocidade estabelecidos para via - Velocidade do veículo - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições físicas da via - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições dele - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições da carga no veículo - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições meteorológicas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente a intensidade do trânsito	<i>Regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via</i>	- Velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via reguladas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao regular a velocidade do veículo conforme as condições adversas de via, veículo, tempo e trânsito examinadas - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao regular a velocidade do veículo, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via	<i>Regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via</i>
	- Vias - Redução da velocidade do seu veículo	<i>Certificar-se que pode diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores.</i>	- Possibilidade de diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores.	<i>Certificar-se que pode diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores.</i>

	- Ausência de risco e inconvenientes para os outros condutores - Presença de perigo iminente	a não ser que haja perigo iminente	- a não ser que haja perigo iminente - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao certificar-se que pode diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores, a não ser que haja perigo iminente	a não ser que haja perigo iminente
	- Vias - Redução da velocidade do seu veículo - Ausência de risco e inconvenientes para os outros condutores - Presença de perigo iminente	Diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores, a não ser que haja perigo iminente	- Velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores, a não ser que haja perigo iminente, diminuída - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores, a não ser que haja perigo iminente	Diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores, a não ser que haja perigo iminente

Tabela 52

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 52

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 52 (Art. 43 Inciso III) Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além, de: indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade	- Condições físicas da via - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente as condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo	- Condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições físicas da via	Examinar constantemente as condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo
	- Condições do veículo - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente as condições do veículo ao regular a velocidade dele	- Condições do veículo ao regular a velocidade dele, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições dele	Examinar constantemente as condições do veículo ao regular a velocidade dele
	- Condições da carga no veículo - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente as condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele	- Condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar	Examinar constantemente as condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele

			constantemente as condições da carga no veículo	
	- Condições meteorológicas - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente as condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo	- Condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições meteorológicas	Examinar constantemente as condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo
	- Intensidade do trânsito - Exame constante - Velocidade do veículo	Examinar constantemente a intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo	- Intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo, constantemente examinadas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente a intensidade do trânsito	Examinar constantemente a intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo
	- Vias - Limites máximos de velocidade estabelecidos para via - Velocidade do veículo - Aumento da probabilidade de obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo	Obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo	- Limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular velocidade do veículo, respeitados - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via	Obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo
	- Condições físicas da via - Condições do veículo - Condições da carga no veículo - Condições meteorológicas - Intensidade do trânsito - Vias - Limites máximos de velocidade estabelecidos para via - Velocidade do veículo - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições físicas da via - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições dele - Aumento da probabilidade de regular	Regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via	- Velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via reguladas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao regular a velocidade do veículo conforme as	Regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via

	a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições da carga no veículo - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente as condições meteorológicas - Aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo ao examinar constantemente a intensidade do trânsito		condições adversas de via, veículo, tempo e trânsito examinadas - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao regular a velocidade do veículo, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via	
	- Velocidade do veículo - Redução da velocidade do veículo - Manobra de redução de velocidade do veículo - Necessidade de indicar de forma clara a manobra de redução de velocidade do veículo - Antecedência necessária para sinalizar a manobra de redução de velocidade do veículo - Sinalização devida para manobra de redução de velocidade do veículo	Indicar redução da velocidade de forma clara, com a antecedência necessária e sinalização devida para manobra de redução de velocidade	- Redução da velocidade de forma clara, com a antecedência necessária e sinalização devida para manobra de redução de velocidade, indicada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao indicar redução da velocidade de forma clara, com a antecedência necessária e sinalização devida para manobra de redução de velocidade - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao indicar de forma clara, com a antecedência necessária e sinalização devida, a manobra de redução de velocidade	Indicar redução da velocidade de forma clara, com a antecedência necessária e sinalização devida para manobra de redução de velocidade

Tabela 53

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 53

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 53 (Art. 44) Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu	- Qualquer tipo de cruzamento - Aproximação - Prudência especial - Aumento da probabilidade de demonstrar prudência especial ao visualizar qualquer tipo de cruzamento	Demonstrar prudência especial ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	- Prudência especial ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, demonstrada - Aumento da probabilidade de transitar em velocidade moderada ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos	Demonstrar prudência especial ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento

veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência			que tenham o direito de preferência	
- Qualquer tipo de cruzamento - Aproximação - Velocidade moderada - Prudência especial - Detenção de veículo com segurança - Passagem a pedestre - Passagem a veículos que tenham o direito de preferência - Aumento da probabilidade de transitar em velocidade moderada ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência	<i>Transitar em velocidade moderada ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência</i>	- Velocidade moderada ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência, transitada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao transitar em velocidade moderada ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito em qualquer cruzamento ao transitar em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência - Aumento da probabilidade de dar passagem para o pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento - Aumento da probabilidade de dar passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	<i>Transitar em velocidade moderada ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência</i>	
- Qualquer tipo de cruzamento - Aproximação - Velocidade moderada - Prudência especial - Pedestre - Passagem a pedestre - Aumento da probabilidade de dar passagem para o pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	<i>Dar passagem para o pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento</i>	- Passagem para o pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao dar passagem para o pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento - Aumento da probabilidade de deter seu veículo com segurança para dar passagem à pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito	<i>Dar passagem para o pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento</i>	

			com os pedestres, ao dar passagem para eles quando aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	
- Qualquer tipo de cruzamento - Aproximação - Velocidade moderada - Prudência especial - Veículos que tenham o direito de preferência - Passagem a veículos que tenham o direito de preferência - Aumento da probabilidade de dar passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	<i>Dar passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento</i>	- Passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, cedida - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao dar passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento - Aumento da probabilidade de deter seu veículo com segurança para dar passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que tenham o direito de preferência, ao dar passagem para eles quando aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	<i>Dar passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento</i>	
- Qualquer tipo de cruzamento - Aproximação - Velocidade moderada - Prudência especial - Pedestre - Passagem a pedestre - Veículos que tenham o direito de preferência - Passagem a veículos que tenham o direito de preferência - Aumento da probabilidade de deter seu veículo com segurança para dar passagem à pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento - Aumento da probabilidade de deter seu veículo com segurança para dar passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	<i>Deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento</i>	- Veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, detido - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com pedestres e veículos que tenham preferência de passagem ao deter seu veículo com segurança para dar passagem para eles ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	<i>Deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento</i>	

	- Qualquer tipo de cruzamento - Aproximação - Velocidade moderada - Prudência especial - Pedestre - Passagem a pedestre - Veículos que tenham o direito de preferência - Passagem a veículos que tenham o direito de preferência - Aumento da probabilidade de demonstrar prudência especial ao visualizar qualquer tipo de cruzamento - Aumento da probabilidade de deter seu veículo com segurança para dar passagem à pedestre ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento - Aumento da probabilidade de deter seu veículo com segurança para dar passagem para os veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento	Aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, demonstrando prudência especial e transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência	- Qualquer tipo de cruzamento, demonstrando prudência especial e transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência, aproximação - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, demonstrando prudência especial e transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência	Aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, demonstrando prudência especial e transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência
--	--	--	--	--

Tabela 54

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 54

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 54 (Art. 45) Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal	- Interseção - Área de cruzamento - Indicação luminosa do semáforo favorável - Possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento em uma interseção - Aumento da probabilidade de abster-se de entrar em uma área de cruzamento em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, mesmo que a indicação luminosa do	Abster-se de entrar em uma área de cruzamento em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável	- Em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, abstenção de entrar em uma área de cruzamento - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de entrar em uma área de cruzamento em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, mesmo que	Abster-se de entrar em uma área de cruzamento em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável

	semáforo lhe seja favorável		a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável - Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito ao abster-se de entrar em uma área de cruzamento em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os outros veículos em áreas de cruzamento em uma interseção	
	- Interseção - Área de cruzamento - Indicação luminosa do semáforo favorável - Possibilidade de impedir a passagem do trânsito transversal na área de cruzamento em uma interseção - Aumento da probabilidade de abster-se de obstruir ou impedir a passagem do trânsito transversal na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável	Abster-se de obstruir ou impedir a passagem do trânsito transversal na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável	- Na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, abstenção de obstruir ou impedir a passagem do trânsito transversal - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abster-se de obstruir ou impedir a passagem do trânsito transversal na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável - Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito ao abster-se de obstruir ou impedir a passagem do trânsito transversal na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os outros veículos em áreas de cruzamento em uma interseção	Abster-se de obstruir ou impedir a passagem do trânsito transversal na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável

Tabela 55

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 55

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
---	------------------------	-----------	------------------------	----------------

Trecho 55 (Art. 46) <i>Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN</i>	- Veículo - Leito viário - Imobilização - Necessidade de imobilização temporária do veículo no leito viário - Situação de emergência - Sinalização de advertência estabelecida pelo CONTRAN - Aumento da probabilidade de providenciar a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN quando necessária a imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergência	<i>Providenciar a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN quando necessária a imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergência</i>	- Imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN quando necessária a imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergência, providenciada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao providenciar a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN quando necessária a imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergência - Aumento da probabilidade de sinalizar imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergência a forma estabelecida pelo CONTRAN - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao providenciar a sinalização de advertência na forma estabelecida pelo CONTRAN necessária para a imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergência	<i>Providenciar a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN quando necessária a imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergência</i>
	- Veículo - Leito viário - Imobilização - Necessidade de imobilização temporária do veículo no leito viário - Situação de emergência - Aumento da probabilidade de imobilizar temporariamente o veículo no leito viário em situação de emergência, providenciando a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN	<i>Imobilizar temporariamente o veículo no leito viário em situação de emergência, providenciando a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN</i>	- Veículo no leito viário em situação de emergência, providenciando a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN, imobilização temporária - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao imobilizar temporariamente o veículo no leito viário em situação de emergência, providenciando a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN	<i>Imobilizar temporariamente o veículo no leito viário em situação de emergência, providenciando a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN</i>

Tabela 56

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 56

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 56 (Art. 47) Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres	- Proibido estacionamento na via - Embarque ou desembarque de passageiros - Parada para embarque ou desembarque de passageiros - Tempo indispensável de parada para embarque ou desembarque de passageiros	<i>Restringir-se ao tempo indispensável de parada para embarque ou desembarque de passageiros, quando proibido o estacionamento na via, abstendo-se de interromper ou perturbar do fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres</i>	- Parada para embarque ou desembarque de passageiros, quando proibido o estacionamento na via, abstendo-se de interromper ou perturbar do fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres, restrição de tempo indispensável - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao restringir-se ao tempo indispensável de parada para embarque ou desembarque de passageiros, quando proibido o estacionamento na via, abstendo-se de interromper ou perturbar do fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres - Aumento da probabilidade de fluidez do trânsito ao parar para embarque ou desembarque de passageiros, abstendo-se de interromper ou perturbar do fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres	<i>Restringir-se ao tempo indispensável de parada para embarque ou desembarque de passageiros, quando proibido o estacionamento na via, abstendo-se de interromper ou perturbar do fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres</i>

Tabela 57

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 57

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 57 (Art. 47 Parágrafo único) A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento	- Operação de carga ou descarga - Operação de carga ou descarga é considerada estacionamento	<i>Considerar operação de carga ou descarga como estacionamento</i>	- Operação de carga ou descarga considerada como estacionamento - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao considerar operação de carga ou descarga como estacionamento - Aumento da probabilidade de abster-se de prejudicar o fluxo do trânsito ao considerar a operação de carga ou descarga como estacionamento	<i>Considerar operação de carga ou descarga como estacionamento</i>

Tabela 58

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 58

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 58 (Art. 48) <i>Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas</i>	- Veículo - Posição do veículo - Paradas - Operações de carga ou descarga - Estacionamentos - Sentido do fluxo do veículo - Necessidade de posicionar veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos - Aumento da probabilidade de posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo	<i>Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo do veículo</i>	- Veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo do veículo posicionado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo do veículo - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com veículo em fluxo contrário ao posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo do veículo	<i>Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo do veículo</i>
	- Veículo - Posição do veículo - Paradas - Operações de carga ou descarga - Estacionamentos - Paralelo ao bordo da pista de rolamento - Necessidade de posicionar veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos - Aumento da probabilidade de posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, paralelo ao bordo da pista de rolamento	<i>Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, paralelo ao bordo da pista de rolamento</i>	- Veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, paralelo ao bordo da pista de rolamento posicionado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, paralelo ao bordo da pista de rolamento	<i>Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, paralelo ao bordo da pista de rolamento</i>
	- Veículo - Posição do veículo - Paradas - Operações de carga ou descarga - Estacionamentos - Junto à guia da calçada (meio-fio)	<i>Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos junto à guia da calçada (meio-fio)</i>	- Veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos junto à guia da calçada (meio-fio) posicionado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao posicionar o veículo nas	<i>Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos junto à guia da calçada (meio-fio)</i>

	- Necessidade de posicionar veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos - Aumento da probabilidade de posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos junto à guia da calçada (meio-fio)		paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos junto à guia da calçada (meio-fio) - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os veículos que estão circulando na pista de rolamento, ao posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos junto à guia da calçada (meio-fio)	
	- Veículo - Posição do veículo - Paradas - Operações de carga ou descarga - Estacionamentos - Sentido do fluxo do veículo - Paralelo ao bordo da pista de rolamento - Junto à guia da calçada (meio-fio) - Necessidade de posicionar veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos - Exceções devidamente sinalizadas	Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas	- Veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas, posicionado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas - Aumento da probabilidade de respeitar as exceções devidamente sinalizadas ao posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio) - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por respeitar a regulamentação de posicionamento do veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas	Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas

Tabela 59

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 59

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 59 (Art. 48 § 1º) Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento	- Vias - Veículos - Acostamento - Vias com acostamentos - Necessidade de posicionar os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga fora da pista de rolamento nas vias providas de acostamento - Aumento da probabilidade de posicionar os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga fora da pista de rolamento, nas vias providas de acostamento	Posicionar/situar os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga fora da pista de rolamento, nas vias providas de acostamento	- Veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga fora da pista de rolamento, nas vias providas de acostamento, posicionados - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao posicionar os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga fora da pista de rolamento, nas vias providas de acostamento - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito nas vias providas de acostamento ao posicionar os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga fora da pista de rolamento, nas vias providas de acostamento	Posicionar/situar os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga fora da pista de rolamento, nas vias providas de acostamento

Tabela 60

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 60

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 60 (Art. 48 § 3º) O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica	- Veículo - Estacionamento do veículo sem abandono do condutor - Locais previstos no Código - Locais regulamentados por sinalização específica - Necessidade de estacionar o veículo sem abandono do condutor - Aumento da probabilidade de estacionar veículo sem abandono do condutor, somente em locais	Estacionar veículo sem abandono do condutor, somente em locais previstos no Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica	- Veículo sem abandono do condutor, somente em locais previstos no Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica, estacionado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao estacionar veículo sem abandono do condutor, somente em locais previstos no Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica	Estacionar veículo sem abandono do condutor, somente em locais previstos no Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica

	previstos no Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica		- Diminuição da probabilidade de estacionar veículo sem abandono do condutor em locais não previstos no Código ou não permitidos pela regulamentação de sinalização específica	
--	---	--	--	--

Tabela 61

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 61

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 61 (Art. 49) O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via	- Condutores - Passageiros - Abertura da porta do veículo - Não constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Aumento da probabilidade de certificar-se que abrir a porta do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via	<i>Certificar-se que abrir a porta do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	- Abrir a porta do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via, certificada - Aumento da probabilidade de abrir a porta do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via	<i>Certificar-se que abrir a porta do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>
	- Condutores - Passageiros - Abertura da porta do veículo - Não constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Aumento da probabilidade de abrir a porta do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via	<i>Abrir a porta do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	- Porta do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao abrir a porta do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao não gerar perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via ao abrir a porta do veículo	<i>Abrir a porta do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>
	- Condutores - Passageiros - Porta do veículo aberta - Não constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Aumento da probabilidade de	<i>Certificar-se que deixar a porta do veículo aberta não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	- Deixar a porta do veículo aberta não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via, certificada - Aumento da probabilidade de deixar a porta do veículo aberta	<i>Certificar-se que deixar a porta do veículo aberta não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>

	<i>certificar-se que deixar a porta do veículo aberta não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>		<i>sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	
- Condutores - Passageiros - Porta do veículo aberta - Não constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Aumento da probabilidade de deixar a porta do veículo aberta sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via	<i>Deixar a porta do veículo aberta sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	- Porta do veículo aberta sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via, deixada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao deixar a porta do veículo aberta sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao não gerar perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via ao deixar a porta do veículo aberta	<i>Deixar a porta do veículo aberta sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	
- Condutores - Passageiros - Desembarque do veículo - Não constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Aumento da probabilidade de certificar-se que descer do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via	<i>Certificar-se que descer do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	- Descer do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via, certificado - Aumento da probabilidade de descer do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via	<i>Certificar-se que descer do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	
- Condutores - Passageiros - Desembarque do veículo - Não constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Aumento da probabilidade de descer do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via	<i>Descer do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	- Sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via, descida do veículo - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao descer do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao não gerar perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via ao descer do veículo	<i>Descer do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via</i>	

Tabela 62

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 62

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 62 (Art. 49 Parágrafo único) O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor	- Embarque - Passageiros - Condutor - Lado da calçada - Aumento da probabilidade de embarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor	<i>Embarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor</i>	- Passageiros sempre pelo lado da calçada, embarcados - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao embarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os passageiros ao embarcar sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com outros usuários da via ao embarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor	<i>Embarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor</i>
	- Desembarque - Passageiros - Condutor - Lado da calçada - Aumento da probabilidade de desembarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor	<i>Desembarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor</i>	- Passageiros sempre pelo lado da calçada, desembarcados - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao desembarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com os passageiros ao desembarcar sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito com outros usuários da via ao desembarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor	<i>Desembarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor</i>

Tabela 63

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 63

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 63 (Art. 50) O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	- Faixas laterais de domínio - Condições de segurança do trânsito - Órgão ou entidade com circunscrição sobre a via - Aumento da probabilidade de obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via ao usar faixas laterais de domínio	Obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via ao usar faixas laterais de domínio	- Condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via ao usar faixas laterais de domínio respeitadas - Aumento da probabilidade de usar faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao usar as faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	Obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via ao usar faixas laterais de domínio
	- Faixas laterais de domínio - Condições de segurança do trânsito - Órgão ou entidade com circunscrição sobre a via - Aumento da probabilidade de usar faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	Usar faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	- Faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, utilizadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao usar faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por colisão lateral com outros usuários da via ao usar faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	Usar faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via
	- Faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias - Condições de segurança do trânsito	Obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição	- Condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via ao usar	Obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição

	- Órgão ou entidade com circunscrição sobre a via - Aumento da probabilidade de obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via ao usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias	sobre a via ao usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias	faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias respeitadas - Aumento da probabilidade de usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito ao usar as faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	sobre a via ao usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias
	- Faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias - Condições de segurança do trânsito - Órgão ou entidade com circunscrição sobre a via - Aumento da probabilidade de usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	Usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	- Faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, utilizadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito por colisão lateral com outros usuários da via ao usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via	Usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via

Tabela 64

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 64

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 64 (Art. 61) A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito	- Via - Velocidade máxima - Sinalização velocidade máxima permitida para via - Aumento da probabilidade de obedecer à sinalização de velocidade máxima permitida para a via	Obedecer à sinalização de velocidade máxima permitida para a via	- Sinalização de velocidade máxima permitida para a via respeitada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer à sinalização de velocidade máxima permitida para a via - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito causados por exceder o limite de velocidade máxima permitida na via	Obedecer à sinalização de velocidade máxima permitida para a via
	- Via - Velocidade máxima - Sinalização velocidade máxima permitida para via - Características técnicas da via - Condições de trânsito na via - Aumento da probabilidade de obedecer à velocidade máxima permitida para a via, indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito	Obedecer à velocidade máxima permitida para a via, indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito	- Velocidade máxima permitida para a via, indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito, respeitada - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao obedecer à velocidade máxima permitida para a via, indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito - Diminuição da probabilidade de acidentes de trânsito causados por exceder o limite de velocidade máxima permitida na via, ou não respeitando suas características técnicas e as condições de trânsito	Obedecer à velocidade máxima permitida para a via, indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito

Tabela 65

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 65

Trecho selecionado da obra utilizada	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
--------------------------------------	------------------------	-----------	------------------------	----------------

como fonte de informação				
Trecho 65 (Art. 61 § 1º Inciso I - a) Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: nas áreas urbanas – oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido	- Áreas urbanas - Vias de trânsito rápido - Limite de velocidade máxima - Ausência de sinalização regulamentadora - Oitenta quilômetros por hora - Aumento da probabilidade de considerar nas vias de trânsito rápido, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas vias de trânsito rápido, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	- Nas vias de trânsito rápido, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora, considerado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao considerar nas vias de trânsito rápido, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora - Aumento da probabilidade de abster-se de exceder o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora nas vias de trânsito rápido nas áreas urbanas, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas vias de trânsito rápido, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora

Tabela 66

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 66

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 66 (Art. 61 § 1º Inciso I – b) Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: nas áreas urbanas – sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais	- Áreas urbanas - Vias arteriais - Limite de velocidade máxima - Ausência de sinalização regulamentadora - Sessenta quilômetros por hora - Aumento da probabilidade de considerar nas vias arteriais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas vias arteriais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	- Nas vias arteriais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora, considerado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao considerar nas vias arteriais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade a sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas vias arteriais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora

			- Aumento da probabilidade de abster-se de exceder o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora nas vias arteriais, nas áreas urbanas, onde não existir sinalização regulamentadora	
--	--	--	---	--

Tabela 67

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 67

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 67 (Art. 61 § 1º Inciso I – c) Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: nas áreas urbanas – quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras	- Áreas urbanas - Vias coletoras - Limite de velocidade máxima - Ausência de sinalização regulamentadora - Quarenta quilômetros por hora - Aumento da probabilidade de considerar nas vias coletoras, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas vias coletoras, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	- Nas vias coletoras, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora, considerado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao considerar nas vias coletoras, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora - Aumento da probabilidade de abster-se de exceder o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras, nas áreas urbanas, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas vias coletoras, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora

Tabela 68

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 68

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
---	------------------------	-----------	------------------------	----------------

Trecho 68 (Art. 61 § 1º Inciso I – d) Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: nas áreas urbanas – trinta quilômetros por hora, nas vias locais	- Áreas urbanas - Vias locais - Limite de velocidade máxima - Ausência de sinalização regulamentadora - Trinta quilômetros por hora - Aumento da probabilidade de considerar nas vias locais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas vias locais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	- Nas vias locais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora, considerado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao considerar nas vias locais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora - Aumento da probabilidade de abster-se de exceder o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora nas vias locais, nas áreas urbanas, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas vias locais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora
--	---	---	---	---

Tabela 69

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 69

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 69 (Art. 61 § 1º Inciso II – a 1) Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: nas áreas rurais – nas rodovias - cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas	- Áreas rurais - Rodovias - Limite de velocidade máxima para automóveis, camionetas e motocicletas - Ausência de sinalização regulamentadora - Cento e dez quilômetros por hora - Aumento da probabilidade de considerar nas rodovias, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas, onde não existir	Considerar nas rodovias, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas, onde não existir sinalização regulamentadora	- Nas rodovias, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas, onde não existir sinalização regulamentadora, considerado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao considerar nas rodovias, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas, onde não existir	Considerar nas rodovias, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas, onde não existir sinalização regulamentadora

	sinalização regulamentadora		sinalização regulamentadora - Aumento da probabilidade de abster-se de exceder o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas, nas rodovias, nas áreas rurais, onde não existir sinalização regulamentadora	
--	-----------------------------	--	--	--

Tabela 70

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 70

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 70 (Art. 61 § 1º Inciso II – b) Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: nas áreas rurais – nas estradas - sessenta quilômetros por hora	- Áreas rurais - Estradas - Limite de velocidade máxima - Ausência de sinalização regulamentadora - Sessenta quilômetros por hora - Aumento da probabilidade de considerar nas estradas, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas estradas, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora	- Nas estradas, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora, considerado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao considerar estradas, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora - Aumento da probabilidade de abster-se de exceder o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora nas estradas, nas áreas rurais, onde não existir sinalização regulamentadora	Considerar nas estradas, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora

Tabela 71

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 71

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 71 (Art. 62) A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via	- Velocidade - Limite de velocidade máxima - Via - Velocidade mínima - Limite de velocidade mínima como metade da velocidade máxima - Aumento da probabilidade de definir limite de velocidade mínima da via como a metade da velocidade máxima da mesma	<i>Definir limite de velocidade mínima da via como a metade da velocidade máxima da mesma</i>	- Limite de velocidade mínima da via a partir da velocidade máxima da mesma, definido - Aumento da probabilidade de abster-se de transitar abaixo do limite de velocidade mínima da via, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via	<i>Definir limite de velocidade mínima da via como a metade da velocidade máxima da mesma</i>

Tabela 72

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 72

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 72 (Art. 64) As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN	- Crianças com idade inferior a dez anos - Transporte de crianças - Banco traseiro - Salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN - Aumento da probabilidade de transportar crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN	<i>Transportar crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN</i>	- Crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN, transportadas - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao transportar crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN - Aumento da probabilidade de segurança para as crianças com idade inferior aos dez anos ao serem transportadas nos bancos traseiro, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN - Diminuição da probabilidade crianças com idade inferior a dez anos sofrerem machucados em situação de acidentes	<i>Transportar crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN</i>

			de trânsito ao serem transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN	
--	--	--	---	--

Tabela 73

Identificação e Derivação de Possíveis Componentes de Comportamentos Básicos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado” a Partir dos Registros do Trecho 73

Trecho selecionado da obra utilizada como fonte de informação	Estímulos Antecedentes	Respostas	Estímulos Consequentes	Comportamentos
Trecho 73 (Art. 65) É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN	- Cinto de segurança - Condutor - Todas as vias do território nacional - Salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN - Aumento da probabilidade de usar o cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN	Usar cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN	- Cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN, utilizado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao usar cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN - Aumento da probabilidade de conter o condutor próximo ao encosto do banco em situações de paradas bruscas - Diminuição da probabilidade do condutor ser lançado para fora ou contra as partes internas do veículo em situações de acidentes de trânsito, ao usar o cinto de segurança em todas as vias do território nacional	Usar cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN
	- Cinto de segurança - Passageiros - Todas as vias do território nacional - Salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN - Aumento da probabilidade de solicitar aos passageiros o uso do cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN	Solicitar aos passageiros o uso do cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN	- Aos passageiros o uso do cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN, solicitado - Aumento da probabilidade de segurança no trânsito ao solicitar aos passageiros o uso do cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN	Solicitar aos passageiros o uso do cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN

			<i>- Aumento da probabilidade de conferir se todos os passageiros estão utilizando o cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN</i>	
--	--	--	---	--

Apêndice D

Resultado da Etapa 2 - Categorização dos Comportamentos Componentes da Classe Geral de Comportamentos “Conduzir Veículo Motorizado”, a Partir dos Comportamentos Intermediários Propostos Para o Centro de Formação de Condutores - Cfcc (Propostos Por Russi et al., 2011)

1. Avaliar as condições do funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
1. Verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
2. Avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos
nenhum comportamento foi identificado
3. Colocar veículo em movimento na via pública
- Transportar crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN - Usar cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN - Solicitar aos passageiros o uso do cinto de segurança em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN - Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos - Utilizar luz baixa do veículo durante a noite - Utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública - Manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública - Assegurar-se da existência de combustível suficiente no veículo, em movimento, para chegar ao local de destino - Examinar constantemente as condições do veículo, em movimento, ao regular a velocidade dele - Regular a velocidade do veículo a partir das condições do veículo - Examinar constantemente as condições da carga no veículo, em movimento, ao regular a velocidade dele - Regular a velocidade do veículo, em movimento, a partir das condições da carga no veículo - Colocar veículo em circulação nas vias públicas com a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como a existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino - Controlar o veículo, em movimento, a todo o momento
4. Conduzir veículo conforme as regras de sinalização de trânsito
nenhum comportamento foi identificado
5. Conduzir veículo conforme as regras de circulação de trânsito
- Obedecer às normas de circulação para transitar nas vias terrestres abertas à circulação - Circular pelo lado direito da via, nas vias terrestres abertas à circulação - Abster-se de circular pelo lado direito da via, nas exceções devidamente sinalizadas, nas vias terrestres abertas à circulação - Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas - Dar preferência de passagem para veículos que estiverem circulando na via com fluxo proveniente de rodovia em local sem sinalização de preferência - Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, dar preferência de passagem no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia aquele que estiver circulando por ela - Aproximar de rotatória sem sinalização de preferência de passagem - Dar preferência de passagem para os veículos que estiverem circulando na rotatória

-
9. Aproximar de local com fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência de passagem
 10. Dar preferência de passagem para os veículos que vierem pela direita do condutor em fluxos que se cruzem sem a sinalização de preferência de passagem
 11. Circular veículo mais lento pela faixa da direita em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
 12. Ultrapassar outros veículos pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
 13. Circular veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
 14. Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, em pista de rolamento com várias faixas de circulação no mesmo sentido, deslocar veículo lento pela faixa da direita, ultrapassar e deslocar veículo de maior velocidade pela faixa da esquerda
 15. Dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores
 16. Respeitar demais normas de circulação ao dar prioridade de passagem para veículos precedidos de batedores
 17. Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 18. Ir para faixa da direita liberando a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 19. Parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a socorro de incêndios em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 20. Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 21. Ir para faixa da direita liberando passagem para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 22. Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem para veículos destinados a salvamento em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 23. Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 24. Ir para faixa da direita liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 25. Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos da polícia em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 26. Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 27. Ir para faixa da direita liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 28. Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de fiscalização em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 29. Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 30. Ir para faixa da direita, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 31. Parar circulação do veículo quando necessário, liberando passagem pela faixa da esquerda para veículos de operação de trânsito em serviço de urgência, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 32. Deixar livre a passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 33. Ir para faixa da direita, liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 34. Parar circulação do veículo quando necessário liberando passagem pela faixa da esquerda para ambulâncias em serviço de urgência, sinalizada com dispositivos reguladores de alarme e iluminação vermelha intermitente
 35. Dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos
 36. Obedecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo
 37. Utilizar pisca-alerta do veículo em imobilizações
 38. Utilizar pisca-alerta em situações de emergência
 39. Utilizar pisca-alerta do veículo, quando a regulamentação da via assim o determinar
 40. Obedecer às determinações sobre o uso da luz de placa do veículo
 41. Acender a luz de placa do veículo, à noite
 42. Manter acesa a luz de placa do veículo, a noite durante a circulação
-

43. Obedecer aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via ao regular a velocidade do veículo
44. Obedecer à sinalização de velocidade máxima permitida para a via
45. Obedecer à velocidade máxima permitida para a via, indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito
46. Considerar nas vias de trânsito rápido, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora
47. Considerar nas vias arteriais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora
48. Considerar nas vias coletoras, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora
49. Considerar nas vias locais, nas áreas urbanas o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora
50. Considerar nas rodovias, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas, onde não existir sinalização regulamentadora
51. Considerar nas estradas, nas áreas rurais o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora, onde não existir sinalização regulamentadora
52. Definir limite de velocidade mínima da via como a metade da velocidade máxima da mesma

6. Avaliar a possibilidade de conduzir veículo na via pública conforme as condições gerais desta

- nenhum comportamento foi identificado

7. Conduzir veículo em qualquer via pública de acordo com as condições gerais da via utilizada

1. Fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento
2. Fazer operação de retorno nos locais apropriados, nas vias providas de acostamento
3. Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, nos locais para isso determinados por meio de sinalização
4. Aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer conversão à esquerda
5. Aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança, nas vias providas de acostamento, sem locais apropriados para fazer operação de retorno
6. Aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros
7. Executar sua manobra no menor espaço possível, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros
8. Sair da via pelo lado direito, quando quiser entrar à direita em outra via ou lotes lindeiros
9. Entrar à direita em outra via ou em lotes lindeiros, saindo da via pelo lado direito, aproximando-se o máximo possível do bordo direito da pista e executando sua manobra no menor espaço possível
10. Aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou linha divisória da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos
11. Aproximar-se o máximo possível do bordo esquerdo da pista quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, caso se trate de uma pista de um só sentido
12. Sair da via pelo lado esquerdo quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido
13. Entrar à esquerda em outra via ou em lotes lindeiros, aproximando-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido
14. Utilizar luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo
15. Examinar constantemente as condições físicas da via ao regular a velocidade do veículo
16. Regular a velocidade do veículo a partir das condições físicas da via

8. Avaliar a possibilidade de conduzir o veículo na via pública conforme as condições climáticas existentes

1. Examinar se as condições meteorológicas nas vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais
2. Examinar constantemente as condições meteorológicas ao regular a velocidade do veículo
3. Regular a velocidade do veículo a partir das condições meteorológicas

9. Conduzir veículo sob quaisquer condições climáticas de acordo com as limitações ou possibilidades que elas oferecem

-
1. Manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte
 2. Manter acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob neblina ou cerração
-

10. Conduzir veículo orientado pela quantidade e movimento de outros veículos, movimentações de pedestres, ciclistas e condições de trafegabilidade da via pública

1. Adentrar ou sair com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre passeios
 2. Transitar com os veículos sobre passeios para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento
 3. Adentrar ou sair com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos sobre calçadas
 4. Transitar com os veículos sobre calçadas para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento
 5. Adentrar ou sair com veículos em imóveis ou áreas especiais de estacionamento, transitando com os veículos nos acostamentos
 6. Transitar com os veículos nos acostamentos para adentrar ou sair de imóveis ou áreas especiais de estacionamento
 7. Obedecer à sinalização regulamentar de ultrapassagem de outro veículo em movimento pela esquerda
 8. Obedecer demais normas estabelecidas no Código ao ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda
 9. Utilizar a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente
 10. Ultrapassar outro veículo em movimento pela esquerda
 11. Ultrapassar pela direita somente quando outro veículo em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda e há espaço para manobra
 12. Certificar-se de que nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo, antes de efetuar manobra de ultrapassagem
 13. Certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro
 14. Efetuar ultrapassagem após certificar-se de que quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado propósito de ultrapassar um terceiro
 15. Certificar-se que a faixa de trânsito no sentido contrário está livre numa extensão suficiente para que sua manobra de ultrapassagem não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário
 16. Sinalizar com antecedência a manobra de ultrapassagem
 17. Acionar a luz indicadora de direção do veículo com antecedência, para sinalizar manobra de ultrapassagem
 18. Sinalizar manobra de ultrapassagem com antecedência por meio do gesto convencional de braço
 19. Afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem
 20. Deixar livre uma distância lateral de segurança do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, ao efetuar manobra de ultrapassagem
 21. Efetuar manobra de ultrapassagem, retornando após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem
 22. Acionar luz indicadora de direção do veículo ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem
 23. Fazer gesto convencional de braço ao retornar a faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem
 24. Retornar após efetivação da manobra de ultrapassagem, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou
 25. Perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo
 26. Deslocar-se para faixa da direita quando estiver na faixa da esquerda, sem acelerar a marcha ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo
 27. Abster-se de acelerar a marcha, ao deslocar-se da faixa da esquerda para a faixa da direita, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo
 28. Manter-se na faixa na qual está circulando, quando estiver nas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo
 29. Abster-se de acelerar a marcha, quando estiver circulando pelas demais faixas, ao perceber que outro veículo que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo
 30. Manter distância suficiente entre os demais veículos, para permitir que os veículos que o ultrapassem possam intercalar na fila com segurança
 31. Permitir que os veículos que os ultrapassam possam intercalar na fila com segurança
 32. Executar uma manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, avaliando antes a posição, direção e velocidade do seu veículo na via
-

-
33. Avaliar posição do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele
 34. Avaliar direção do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele
 35. Avaliar velocidade do seu veículo na via para execução da manobra, sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele
 36. Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo
 37. Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que o precedem, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo
 38. Certificar-se que pode executar uma manobra sem perigo para os demais usuários da via que vão cruzar com ele, avaliando a posição, direção e velocidade do seu veículo
 39. Iniciar qualquer manobra que implique em deslocamento lateral
 40. Indicar propósito de deslocamento lateral de forma clara e com antecedência, antes de iniciar qualquer manobra que implique deslocamento lateral
 41. Definir transposição de faixa como um tipo de deslocamento lateral
 42. Definir movimentação de conversão à direita como um tipo de deslocamento lateral
 43. Definir movimentação de conversão à esquerda como um tipo de deslocamento lateral
 44. Definir retornos como tipo de deslocamento lateral
 45. Dar preferência de passagem aos veículos que estejam transitando na via, ao ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via
 46. Dar preferência de passagem aos pedestres que estejam transitando na via, ao ingressar numa via procedente de um lote lindeiro a essa via
 47. Ingressar na via procedente de lote lindeiro a essa via, dando preferência de passagem aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando
 48. Respeitar as normas de preferência de passagem, durante a manobra de mudança de direção
 49. Ceder passagem aos pedestres, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência
 50. Ceder passagem aos ciclistas, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência
 51. Ceder passagem aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, durante a manobra de mudança de direção, respeitando as normas de preferência
 52. Examinar se a movimentação de pedestres e ciclistas nas vias urbanas oferece condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais
 53. Utilizar troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir aos outros motoristas a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário
 54. Fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, nas situações de advertências necessárias a fim de evitar acidentes
 55. Fazer uso da buzina do veículo, desde que em toque breve, fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo
 56. Examinar constantemente a intensidade do trânsito ao regular a velocidade do veículo
 57. Regular a velocidade do veículo a partir da intensidade do trânsito
 58. Certificar-se que pode diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores, a não ser que haja perigo iminente
 59. Diminuir a velocidade do seu veículo sem risco nem inconvenientes para outros condutores, a não ser que haja perigo iminente
 60. Indicar redução da velocidade de forma clara, com a antecedência necessária e sinalização devida para manobra de redução de velocidade
 61. Demonstrar prudência especial ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento
 62. Transitar em velocidade moderada ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência
 63. Dar passagem para o pedestre e aos veículos ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento
 64. Deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento
 65. Aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, demonstrando prudência especial e transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência
 66. Abster-se de entrar em uma área de cruzamento em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável
-

-
67. Abster-se de obstruir ou impedir a passagem do trânsito transversal na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável
 68. Restringir-se ao tempo indispensável de parada para embarque ou desembarque de passageiros, quando proibido o estacionamento na via, abstendo-se de interromper ou perturbar o fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres
 69. Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo do veículo
 70. Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos paralelo ao bordo da pista de rolamento
 71. Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos junto à guia da calçada (meio-fio)
 72. Posicionar o veículo nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas
 73. Posicionar os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga fora da pista de rolamento, nas vias providas de acostamento
 74. Estacionar veículo sem abandono do condutor, somente em locais previstos no Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica
 75. Certificar-se que abrir a porta do veículo não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via
 76. Abrir a porta do veículo sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via
 77. Certificar-se que deixar a porta do veículo aberta não constitui perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via
 78. Deixar a porta do veículo aberta sem constituir perigo para o condutor os passageiros e para os outros usuários da via
 79. Embarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor
 80. Desembarcar passageiros sempre pelo lado da calçada, exceto para o condutor
 81. Obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via ao usar faixas laterais de domínio
 82. Usar faixas laterais de domínio obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via
 83. Obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via ao usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias
 84. Usar faixas laterais das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecendo às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via
-

11. Conduzir veículo de forma segura para si e para os demais cidadãos que transitam pela mesma via

1. Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de veículo
 2. Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de pessoas
 3. Abster-se de todo o ato que constitui perigo ou obstáculo para o trânsito de animais
 4. Abster-se de todo ato que possa causar danos a propriedades públicas ou privadas
 5. Abster-se de obstruir o trânsito nas vias terrestres
 6. Abster-se de tornar o trânsito perigoso nas vias terrestres
 7. Abster-se de atirar, depositar ou abandonar objetos ou substâncias nas vias terrestres
 8. Abster-se de criar qualquer obstáculo nas vias terrestres
 9. Dirigir veículo com atenção no trânsito, controlando-o a todo o momento
 10. Dirigir com cuidados indispensáveis à segurança no trânsito, controlando o veículo a todo o momento
 11. Guardar distância de segurança lateral e frontal dos demais veículos
 12. Guardar distância de segurança em relação ao bordo da pista
 13. Transitar com o veículo nas vias terrestres abertas à circulação, guardando distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas
 14. Responsabilizar-se pela segurança dos veículos de menor porte, quando estiver circulando com veículo de maior porte
 15. Responsabilizar-se pela segurança dos veículos não motorizados, quando estiver circulando com veículo motorizado
 16. Responsabilizar-se pela incolumidade dos pedestres, quando estiver circulando com veículo de maior porte ou motorizado
 17. Reduzir a velocidade, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros
-

-
18. Dirigir com atenção redobrada, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros
 19. Parar veículo com vistas à segurança dos pedestres, caso tenha o propósito de ultrapassar transporte coletivo parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros
 20. Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via
 21. Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em aclives com a falta de visibilidade suficiente para segurança de todos os usuários da via
 22. Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas passagens de nível, para segurança de todos os usuários da via
 23. Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas pontes, para segurança de todos os usuários da via
 24. Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos viadutos, para segurança de todos os usuários da via
 25. Abster-se de ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nas travessias de pedestres, para segurança de todos os usuários da via
 26. Abster-se de ultrapassar veículos nas interseções
 27. Abster-se de ultrapassar veículos nas proximidades das interseções
 28. Examinar se as características do veículo nas vias urbanas oferecem condições de segurança e fluidez para operação de retorno em outros locais
 29. Fazer operação de retorno, nas vias urbanas, em locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, examinadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas
 30. Obedecer às determinações sobre o uso de luzes em veículos
 31. Manter acesas as luzes de posição do veículo, à noite quando o mesmo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros ou carga ou descarga de mercadorias
 32. Abster-se de frear bruscamente seu veículo, salvo razões de segurança
 33. Abster-se de obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada ao regular a velocidade do veículo
 34. Abster-se de transitar em uma velocidade anormalmente reduzida ao regular a velocidade do veículo
 35. Providenciar a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN quando necessária a imobilização temporária do veículo no leito viário em situação de emergência
 36. Imobilizar temporariamente o veículo no leito viário em situação de emergência, providenciando a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN
-

Apêndice E

Resultado da Etapa 4 - Análise Funcional dos Comportamentos Decompostos

Nº de identificação ⁷	Comportamento decomposto	Estímulos antecedentes	Respostas	Estímulos consequentes
1	Nomear os equipamentos de uso obrigatório da parte externa: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha	necessidade de nomear os equipamentos de uso obrigatório da parte externa para-choques dianteiro e traseiro espelhos retrovisores externos pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha	Nomear os equipamentos de uso obrigatório da parte externa: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha	nomeação os equipamentos de uso obrigatório da parte externa: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha aumento da probabilidade de discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte externa
2	Discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte externa: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha	necessidade de discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte externa para-choques dianteiro e traseiro espelhos retrovisores externos pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha	Discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte externa: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha	discriminação os equipamentos de uso obrigatório da parte externa: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha aumento da probabilidade de identificar os equipamentos de uso obrigatório da parte externa
3	Nomear os equipamentos de uso obrigatório da parte interna: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca	necessidade de nomear os equipamentos de uso obrigatório da parte interna pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo	Nomear os equipamentos de uso obrigatório da parte interna: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca	nomeação os equipamentos de uso obrigatório da parte interna: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca

⁷ Os números que não aparecerem nesta coluna são referentes aos comportamentos que já foram identificados nos estudos de Russi (2016), portanto já foi realizada a análise funcional deles.

	alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)	espelho retrovisor interno encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta) chave de roda chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)	alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência) aumento da probabilidade de discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte interna
4	Discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte interna: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)	necessidade de discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte interna pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo espelho retrovisor interno encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta) chave de roda	Discriminar os equipamentos de uso obrigatório da parte interna: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência) discriminação os equipamentos de uso obrigatório da parte interna: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência) aumento da probabilidade de identificar os equipamentos de uso obrigatório da parte interna

		chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)		
5	Identificar os equipamentos de uso obrigatório do veículo em: equipamentos da parte externa do veículo e equipamentos da parte interna do veículo	Discriminação dos equipamentos de uso obrigatório da parte externa e interna do veículo Nomeação dos equipamentos de uso obrigatório da parte externa e interna do veículo Necessidade de identificar os equipamentos de uso obrigatório do veículo em: equipamentos da parte externa do veículo e equipamentos da parte interna do veículo	Identificar os equipamentos de uso obrigatório do veículo em: equipamentos da parte externa do veículo e equipamentos da parte interna do veículo	Identificação dos equipamentos de uso obrigatório do veículo em: equipamentos da parte externa do veículo e equipamentos da parte interna do veículo aumento da probabilidade de descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna
6	Descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna	necessidade de descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna equipamento de uso obrigatório do veículo da parte externa equipamento de uso obrigatório do veículo da parte interna	Descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna	aumento da probabilidade de compreender a funcionalidade dos equipamentos de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
7	Localizar os equipamentos da parte externa do veículo: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha	necessidade de localizar os equipamentos parte externa do veículo para-choques dianteiro e traseiro espelhos retrovisores externos pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança)	Localizar os equipamentos da parte externa do veículo: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha	localização dos equipamentos da parte externa do veículo: 1) para-choques dianteiro e traseiro, 2) espelhos retrovisores externos, 3) pneus (que ofereçam condições mínimas de segurança), 4) retrorrefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha aumento da probabilidade de conferir visualmente os equipamentos da parte externa do veículo

retrorefletores (catadióptrico) traseiros, de cor vermelha				
8	Localizar os equipamentos da parte interna do veículo: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)	necessidade de localizar os equipamentos da parte interna pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo espelho retrovisor interno encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta) chave de roda chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)	Localizar os equipamentos da parte interna do veículo: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência)	Localização dos equipamentos da parte interna do veículo: 1) pala interna de proteção contra o sol (para-sol) para o condutor, 2) cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, 3) espelho retrovisor interno, 4) encosto de cabeça em todos os assentos dos automóveis, 5) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do sistema de iluminação do veículo (pisca alerta), 6) chave de roda, 7) chave de fenda (ou outra ferramenta apropriada para remoção das calotas), 8) macaco (compatível com o peso e a carga do veículo), 9) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu (com ou sem câmara de ar), 10) triângulo de sinalização (ou dispositivo de sinalização luminosa e refletora de emergência) aumento da probabilidade de conferir visualmente os equipamentos da parte interna do veículo
9	Conferir visualmente os equipamentos da parte externa e interna do veículo	necessidade de conferir visualmente os equipamentos da parte externa e interna do veículo Localização dos equipamentos da parte externa do veículo Localização dos equipamentos da parte interna do veículo	Conferir visualmente os equipamentos da parte externa e interna do veículo	conferência visual dos equipamentos da parte externa e interna do veículo aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo

10	Nomear os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) Velocímetro, 6) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 7) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 8) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 9) Lanternas de freio de cor vermelha, 10) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 11) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 12) Lanterna de marcha à ré, de cor branca	necessidade de nomear os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes) buzina Lavador de para-brisa Limpador de para-brisas Velocímetro Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca Lanternas de freio de cor vermelha Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha Lanternas de posição traseiras de cor vermelha Lanterna de marcha à ré, de cor branca	Nomear os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) Velocímetro, 6) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 7) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 8) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 9) Lanternas de freio de cor vermelha, 10) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 11) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 12) Lanterna de marcha à ré, de cor branca	nomeação dos equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisas, 4) Limpador de para-brisas, 5) Velocímetro, 6) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 7) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 8) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 9) Lanternas de freio de cor vermelha, 10) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 11) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 12) Lanterna de marcha à ré, de cor branca aumento da probabilidade de discriminar os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento
11	Discriminar os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) Velocímetro, 6) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 7) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 8) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 9) Lanternas de freio de cor vermelha, 10) Lanternas indicadoras de direção:	nomeação dos equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento necessidade de discriminar os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes)	Discriminar os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) Velocímetro, 6) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 7) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 8) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 9) Lanternas de freio de cor vermelha, 10) Lanternas indicadoras de direção:	discriminação dos equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento aumento da probabilidade de identificar os equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento

	dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 11) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 12) Lanterna de marcha à ré, de cor branca	buzina Lavador de para-brisa Limpador de para-brisas Velocímetro Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca Lanternas de freio de cor vermelha Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha Lanternas de posição traseiras de cor vermelha Lanterna de marcha à ré, de cor branca	dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 11) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 12) Lanterna de marcha à ré, de cor branca	
12	Identificar os equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições	Discriminação dos equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições Nomeação dos equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições Necessidade de identificar os equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições	Identificar os equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições	Identificação dos equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições Aumento da probabilidade de descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições
13	Descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem	necessidade de descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do	Descrever a função dos equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem	aumento da probabilidade de compreender a funcionalidade dos equipamentos de uso

	do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições	veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições	do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições	obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições
		equipamento de uso obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições		aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo que dependem do veículo estar em funcionamento para conferir as boas condições
14	Localizar equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) velocímetro, 7) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 8) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 9) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 10) Lanternas de freio de cor vermelha, 11) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 12) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 13) Lanterna de marcha à ré, de cor branca	necessidade de localizar os equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes) buzina Lavador de para-brisa Limpador de para-brisas velocímetro Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca Lanternas de freio de cor vermelha Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha Lanternas de posição traseiras de cor vermelha Lanterna de marcha à ré, de cor branca	Localizar equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) velocímetro, 7) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 8) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 9) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 10) Lanternas de freio de cor vermelha, 11) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 12) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 13) Lanterna de marcha à ré, de cor branca	Localização dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento: 1) freios de estacionamento e de serviço (com comandos independentes), 2) buzina, 3) Lavador de para-brisa, 4) Limpador de para-brisas, 5) velocímetro, 7) Luzes de posição dianteiras (faroletes) de cor branca ou amarela, 8) Faróis principais dianteiros de cor branca ou amarela, 9) Lanterna de iluminação da placa traseira, de cor branca, 10) Lanternas de freio de cor vermelha, 11) Lanternas indicadoras de direção: dianteiras de cor âmbar e traseiras de cor âmbar ou vermelha, 12) Lanternas de posição traseiras de cor vermelha, 13) Lanterna de marcha à ré, de cor branca aumento da probabilidade de conferir visualmente os equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento

15	Conferir o modo de acionamento do funcionamento do veículo	necessidade de acionar o veículo modo de acionamento do veículo	Conferir o modo de acionamento do funcionamento do veículo	Conferência do modo de acionamento do funcionamento do veículo aumento da probabilidade de acionar a partida elétrica no veículo
16	Visualizar posição das marchas no desenho do próprio câmbio de marchas	necessidade de visualizar posição das marchas no desenho do próprio câmbio de marchas câmbio de marcha do veículo posição das marchas no desenho do próprio câmbio de marchas	Visualizar posição das marchas no desenho do próprio câmbio de marchas	visualização da posição das marchas no desenho do próprio câmbio de marchas aumento da probabilidade de conferir se o câmbio da marcha está na posição do neutro
17	Conferir se o câmbio da marcha está na posição do neutro	câmbio de marcha do veículo posição das marchas no desenho do próprio câmbio de marchas marcha na posição do neutro	Conferir se o câmbio da marcha está na posição do neutro	Conferência se o câmbio da marcha está na posição do neutro aumento da probabilidade de acionar a partida elétrica no veículo
18	Posicionar pé direito sobre o pedal do freio	localização do pedal do freio pé direito necessidade de posicionar pé direito sobre o pedal do freio	Posicionar pé direito sobre o pedal do freio	posição do pé direito sobre o pedal do freio aumento da probabilidade de acionar a partida elétrica no veículo
19	Posicionar o pé esquerdo no pedal da embreagem até o seu curso total	localização do pedal da embreagem pé esquerdo necessidade de posicionar pé esquerdo sobre o pedal da embreagem até o seu curso total	Posicionar o pé esquerdo no pedal da embreagem até o seu curso total	posição do pé esquerdo sobre o pedal da embreagem aumento da probabilidade de acionar a partida elétrica no veículo
20	Sentar-se no banco do motorista	banco do motorista necessidade de dar a partida elétrica no veículo necessidade de colocar veículo em funcionamento	Sentar-se no banco do motorista	posição do motorista aumento da probabilidade de acionar a partida elétrica no veículo aumento da probabilidade de colocar veículo em funcionamento
21	Dar a partida elétrica no veículo	necessidade de dar a partida elétrica do veículo	Acionar a partida elétrica no veículo	acionamento da partida elétrica do veículo

		posição do motorista		aumento da probabilidade de colocar veículo em funcionamento
		posição do pé esquerdo sobre o pedal da embreagem		aumento da probabilidade de conferir a existência e as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento
		posição do pé direito sobre o pedal do freio		
		Conferência se o câmbio da marcha está na posição do neutro		aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
		Conferência do modo de acionamento do funcionamento do veículo		
22	Colocar veículo em funcionamento	necessidade de colocar veículo em funcionamento	Colocar veículo em funcionamento	Veículo em funcionamento
		acionamento da partida elétrica do veículo		aumento da probabilidade de conferir a existência e as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento
		necessidade de conferir a existência e as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento		aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
23	Conferir a existência e as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento	veículo em funcionamento	Conferir a existência e as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento	conferência da existência e as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento
		equipamentos de uso obrigatório do veículo		
		necessidade de conferir a existência e as condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento		aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
24	Localizar os comandos de acionamento de cada um dos equipamentos	necessidade de localizar os comandos de acionamento de cada um dos equipamentos	Localizar os comandos de acionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo	Localização dos comandos de acionamento de cada um dos equipamentos
		equipamentos de uso obrigatório do veículo		aumento da probabilidade de testar o funcionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento
		necessidade de testar o funcionamento de cada um dos equipamentos de uso		

		obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento		aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
		necessidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo		
25	Acionar cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo	necessidade de acionar cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo	Acionar cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo	acionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
		equipamentos de uso obrigatório do veículo		aumento da probabilidade de testar o funcionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento
				aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
26	Testar o funcionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento	equipamentos de uso obrigatório do veículo	Testar o funcionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento	testagem do funcionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento
		necessidade de testar o funcionamento de cada um dos equipamentos de uso obrigatório do veículo, que para isso, dependem do veículo estar em funcionamento		aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
		necessidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo		
28	Compreender a funcionalidade de cada equipamento de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna	equipamentos de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna	Compreender a funcionalidade de cada equipamento de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna	Compreensão a funcionalidade de cada equipamento de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna
		necessidade de compreender a funcionalidade de cada equipamento de uso obrigatório do veículo da parte externa e interna		aumento da probabilidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo
		necessidade de verificar condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório do veículo		
30	Manter o veículo ligado	acionamento da partida elétrica do veículo	Manter o veículo ligado	mantimento do veículo ligado

veículo ligado				
31	Visualizar o manual do proprietário na parte do painel de instrumentos	manual do proprietário painel de instrumentos do veículo	Visualizar o manual do proprietário na parte do painel de instrumentos do veículo	Visualização do manual do proprietário na parte do painel de instrumentos
		necessidade de identificar cada um dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo		aumento da probabilidade de identificar cada um dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo
32	Identificar cada medidor e indicador do painel de instrumento conforme imagem	painel de instrumentos do veículo imagem de cada medidor e indicador necessidade de identificar cada medidor e indicador do painel de instrumento conforme imagem	Identificar cada medidor e indicador do painel de instrumento conforme imagem	identificação de cada medidor e indicador do painel de instrumento conforme imagem aumento da probabilidade de localizar cada medidor e indicador do painel de instrumento do veículo
33	Localizar o painel de instrumentos	painel de instrumentos do veículo necessidade de localizar o painel de instrumentos	Localizar o painel de instrumentos	painel de instrumentos do veículo localizado aumento da probabilidade de olhar para o painel de instrumentos do veículo
34	Olhar para o painel de instrumentos do veículo	painel de instrumentos do veículo necessidade de olhar para o painel de instrumentos do veículo	Olhar para o painel de instrumentos do veículo	painel de instrumentos do veículo visualizado aumento da probabilidade de localizar os itens que compõem o painel de instrumentos do veículo
35	Localizar os itens que compõem o painel de instrumentos do veículo em: a) medidores: velocímetro, tacômetro (contagiro), medidor de combustível, medidor do hodômetro, medidor do termômetro, b) indicadores: alerta de cinto de segurança, sistema suplementar de segurança (airbag), sistema de injeção eletrônica, sistema da carga de bateria, baixa pressão do nível de óleo, temperatura do motor, sistema de freio ABS, freio de estacionamento e do sistema de freio, indicador de luzes (luzes ligadas, farol alto e farol de neblina), porta/porta-malas aberto	painel de instrumentos do veículo visualizado necessidade de localizar os itens que compõem o painel de instrumentos do veículo medidores: velocímetro, tacômetro (contagiro), medidor de combustível, medidor do hodômetro, medidor do termômetro indicadores: alerta de cinto de segurança, sistema suplementar de segurança (airbag), sistema de injeção eletrônica, sistema da carga de bateria, baixa pressão do nível de óleo, temperatura do motor, sistema de freio ABS, freio de estacionamento e do sistema de freio,	Localizar os itens que compõem o painel de instrumentos do veículo em: a) medidores: velocímetro, tacômetro (contagiro), medidor de combustível, medidor do hodômetro, medidor do termômetro, b) indicadores: alerta de cinto de segurança, sistema suplementar de segurança (airbag), sistema de injeção eletrônica, sistema da carga de bateria, baixa pressão do nível de óleo, temperatura do motor, sistema de freio ABS, freio de estacionamento e do sistema de freio, indicador de luzes (luzes ligadas, farol alto e farol de neblina), porta/porta-malas aberto	itens que compõem o painel de instrumentos do veículo localizado aumento da probabilidade de identificar cada um dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo

		indicador de luzes (luzes ligadas, farol alto e farol de neblina), porta/porta-malas aberto		
36	Identificar cada um dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo	necessidade de identificar cada um dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo itens que compõem o painel de instrumentos do veículo	identificar cada um dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo	identificação de cada um dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo aumento da probabilidade de conferir as informações contidas no painel de instrumentos do veículo
37	Discriminar as cores que aparecem no painel de instrumentos em: vermelho, verde, amarelo e azul	painel de instrumentos cores que aparecem no painel de instrumentos necessidade de discriminar as cores que aparecem no painel de instrumentos em: vermelho, verde, amarelo e azul	Discriminar as cores que aparecem no painel de instrumentos em: vermelho, verde, amarelo e azul	Discriminação das cores que aparecem no painel de instrumentos em: vermelho, verde, amarelo e azul aumento da probabilidade de identificar a função de cada uma das cores contidas no painel do veículo
38	Discriminar que a cor azul tem a função de indicar que as luzes do veículo estão acesas	painel de instrumentos do veículo cor azul no painel de instrumentos necessidade de discriminar que a cor azul tem a função de indicar que as luzes do veículo estão acesas	Discriminar que a cor azul no painel de instrumentos tem a função de indicar que as luzes do veículo estão acesas	Discriminação que a cor azul tem a função de indicar que as luzes do veículo estão acesas identificação da função da cor azul no painel de instrumentos
39	Discriminar que a cor verde no painel de instrumentos tem a função de indicar: 1) o acionamento da alavanca para realizar manobra de mudança de direção ou 2) acionamento do pisca alerta	painel de instrumentos do veículo cor verde no painel de instrumentos necessidade de discriminar que a cor verde tem a função de indicar: 1) o acionamento da alavanca para realizar manobra de mudança de direção ou 2) acionamento do pisca alerta	Discriminar que a cor verde no painel de instrumentos tem a função de indicar: 1) o acionamento da alavanca para realizar manobra de mudança de direção ou 2) acionamento do pisca alerta	Discriminação que a cor verde no painel de instrumentos tem a função de indicar: 1) o acionamento da alavanca para realizar manobra de mudança de direção ou 2) acionamento do pisca alerta identificação da função da cor verde no painel de instrumentos do veículo
40	Discriminar que indicador com a cor vermelha no painel de instrumentos, é necessário primeiro resolver o indicador (de modo a apagar a luz do painel), para depois colocar o veículo em movimento (podendo indicar duas situações: 1) cuidados para uma condição segura, por exemplo: ocupantes sem o cinto de segurança, freio de estacionamento acionado ou 2) falha grave em algum sistema)	painel de instrumentos do veículo cor vermelha no painel de instrumentos necessidade de discriminar que o indicador com a cor vermelha no painel de instrumentos, é necessário primeiro resolver o indicador (de modo a apagar a luz do painel), para depois colocar o veículo em movimento (podendo indicar duas situações: 1) cuidados para uma	Discriminar que indicador com a cor vermelha no painel de instrumentos, é necessário primeiro resolver o indicador (de modo a apagar a luz do painel), para depois colocar o veículo em movimento (podendo indicar duas situações: 1) cuidados para uma condição segura, por exemplo: ocupantes sem o cinto de segurança, freio de estacionamento acionado ou 2) falha grave em algum sistema)	Discriminação que indicador com a cor vermelha no painel de instrumentos, é necessário primeiro resolver o indicador (de modo a apagar a luz do painel), para depois colocar o veículo em movimento (podendo indicar duas situações: 1) cuidados para uma condição segura, por exemplo: ocupantes sem o cinto de segurança, freio de estacionamento acionado ou 2) falha grave em algum sistema)

		condição segura, por exemplo: ocupantes sem o cinto de segurança, freio de estacionamento acionado ou 2) falha grave em algum sistema) indicativo de necessidade de primeiro resolver a situação para depois colocar o veículo em movimento		identificação da função da cor vermelha no painel de instrumentos do veículo aumento da probabilidade de resolver o indicativo da situação para depois colocar o veículo em movimento
41	Discriminar que indicador com a cor amarela no painel de instrumentos o objetivo é alertar um defeito, que não é tão grave de modo que pode rodar o veículo alguns quilômetros com ela acesa (no entanto o recomendado é que siga o mais rápido possível para a oficina)	painel de instrumentos do veículo cor amarela no painel de instrumentos necessidade de discriminar que indicador com a cor amarela no painel de instrumentos o objetivo é alertar um defeito necessidade de procurar uma oficina mecânica	Discriminar que indicador com a cor amarela no painel de instrumentos o objetivo é alertar um defeito, que não é tão grave de modo que pode rodar o veículo alguns quilômetros com ela acesa (no entanto o recomendado é que siga o mais rápido possível para a oficina)	Discriminação que indicador com a cor amarela no painel de instrumentos o objetivo é alertar um defeito, que não é tão grave de modo que pode rodar o veículo alguns quilômetros com ela acesa (no entanto o recomendado é que siga o mais rápido possível para a oficina) identificação da função da cor amarela no painel de instrumentos do veículo aumento da probabilidade de procurar uma oficina mecânica o mais rápido possível
42	Identificar a função de cada uma das cores contidas no painel do veículo	painel do veículo cores que aparecem no painel de instrumentos necessidade de discriminar as cores que aparecem no painel de instrumentos em: vermelho, verde, amarelo e azul necessidade de identificar a função de cada uma das cores contidas no painel do veículo	Identificar a função de cada uma das cores contidas no painel do veículo	Identificação da função de cada uma das cores contidas no painel do veículo aumento da probabilidade de conferir as informações contidas no painel de instrumentos do veículo a partir das cores aumento da probabilidade de estabelecer relação entre as cores contidas no painel de instrumentos do veículo e a condição de funcionalidade de cada item
43	Conferir as informações contidas no painel de instrumentos do veículo	painel de instrumentos do veículo necessidade de conferir as informações contidas no painel de instrumentos do veículo Localização dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo	Conferir as informações contidas no painel de instrumentos do veículo	Conferência das informações contidas no painel de instrumentos do veículo aumento da probabilidade de estabelecer relação entre as informações contidas no painel de instrumentos do veículo e a condição de funcionalidade de cada um deles aumento da probabilidade de avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos

44	Estabelecer relação entre as informações contidas no painel de instrumentos do veículo e a condição de funcionalidade de cada um deles	painel de instrumentos do veículo necessidade de estabelecer relação entre as informações contidas no painel de instrumentos do veículo e a condição de funcionalidade de cada um deles localização dos itens que compõem o painel de instrumentos do veículo	Estabelecer relação entre as informações contidas no painel de instrumentos do veículo e a condição de funcionalidade de cada um deles	Estabelecimento da relação entre as informações contidas no painel de instrumentos do veículo e a condição de funcionalidade de cada um deles aumento da probabilidade de avaliar as condições gerais de funcionamento do veículo conforme as informações contidas no painel de instrumentos
46	Identificar no painel de instrumento do veículo se a imagem do indicador de porta/porta-malas aberto está em vermelho	painel de instrumentos do veículo necessidade de verificar se há portas abertas do veículo imagem do indicador de porta/porta-malas aberto está em vermelho	Identificar no painel de instrumento do veículo se a imagem do indicador de porta/porta-malas aberto está em vermelho	Identificação no painel de instrumento do veículo se a imagem do indicador de porta/porta-malas aberto está em vermelho aumento da probabilidade de conferir se todas as portas do veículo estão fechadas, antes de colocar o veículo em movimento
47	Conferir se todas as portas do veículo estão fechadas, antes de colocar o veículo em movimento	portas do veículo necessidade de conferir se todas as portas do veículo estão fechadas	Conferir se todas as portas do veículo estão fechadas, antes de colocar o veículo em movimento	Conferência se todas as portas do veículo estão fechadas, antes de colocar o veículo em movimento diminuição da probabilidade de colocar o veículo em movimento com alguma porta aberta
49	Conferir se os cintos de segurança estão ajustados para cada passageiro	cinto de segurança para os passageiros passageiros necessidade de conferir se os cintos de segurança estão ajustados para cada passageiro	Conferir se os cintos de segurança estão ajustados para cada passageiro	conferência dos ajustes dos cintos de segurança para cada passageiro aumento da probabilidade de garantir condições de segurança para os passageiros
50	Conferir se os passageiros colocaram o cinto de segurança, antes de colocar o veículo em movimento	cinto de segurança para os passageiros passageiros necessidade de conferir se os passageiros colocaram o cinto de segurança antes de colocar o veículo em movimento	Conferir se os passageiros colocaram o cinto de segurança, antes de colocar o veículo em movimento	conferência da colocação dos cintos de segurança pelos passageiros, antes de colocar o veículo em movimento aumento da probabilidade de garantir condições de segurança para os passageiros
51	Identificar a idade das crianças que serão transportadas no veículo (caso haja alguma)	crianças que serão transportadas no veículo necessidade de identificar a idade das crianças	Identificar a idade das crianças que serão transportadas no veículo (caso haja alguma)	Identificação da idade das crianças que serão transportadas no veículo (caso haja alguma)

		antes de colocar o veículo em movimento		aumento da probabilidade de transportar crianças com idade inferior a dez anos nos bancos traseiros aumento da probabilidade de garantir condições de segurança para as crianças enquanto passageiras, antes de colocar o veículo em movimento
53	Ajustar o cinto de segurança	cinto de segurança necessidade de colocar o cinto de segurança necessidade de garantir a sua condição de segurança antes de colocar o veículo em movimento	Ajustar o cinto de segurança	cinto de segurança ajustado aumento da probabilidade de garantir a sua condição de segurança antes de colocar o veículo em movimento
54	Garantir as condições de segurança dos passageiros do veículo e a sua enquanto motorista, antes de colocar o veículo em movimento	cinto de segurança necessidade de colocar o cinto de segurança cinto de segurança para os passageiros passageiros necessidade de conferir se os passageiros colocaram o cinto de segurança antes de colocar o veículo em movimento	Garantir as condições de segurança dos passageiros do veículo e a sua enquanto motorista, antes de colocar o veículo em movimento	aumento da probabilidade de garantir das condições de segurança dos passageiros do veículo e a sua enquanto motorista, antes de colocar o veículo em movimento diminuição da probabilidade de colocar o veículo em movimento sem que algum passageiro ou motorista estejam sem o cinto de segurança
59	Conhecer as determinações sobre o uso das luzes	determinações sobre o uso das luzes orientação para utilizar da luz baixa do veículo durante a noite orientação para utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública orientação para manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública	Conhecer as determinações sobre o uso das luzes	Conhecimento sobre as determinações sobre o uso das luzes aumento da probabilidade de utilizar as luzes com base nas determinações aumento da probabilidade de utilizar da luz baixa do veículo durante a noite aumento da probabilidade de utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública

				aumento da probabilidade de manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública
60	Ajustar as luzes do veículo conforme determinações, antes de colocar o veículo em movimento	ajuste das luzes do veículo conforme determinações antes de colocar o veículo em movimento	Ajustar as luzes do veículo conforme determinações, antes de colocar o veículo em movimento	Luzes do veículo ajustadas conforme determinações, antes de colocar o veículo em movimento aumento da probabilidade de utilizar as luzes com base nas determinações aumento da probabilidade de utilizar da luz baixa do veículo durante a noite aumento da probabilidade de utilizar luz baixa do veículo durante o dia nos túneis providos de iluminação pública aumento da probabilidade de manter acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública
61	Ajustar o espelho retrovisor interno de modo a abranger a maior área possível do vidro traseiro	espelho retrovisor interno veículo necessidade de abranger a maior área possível do vidro traseiro antes de colocar veículo em movimento	Ajustar o espelho retrovisor interno de modo a abranger a maior área possível do vidro traseiro, antes de colocar veículo em movimento	espelho retrovisor interno ajustado de modo a abranger a maior área possível do vidro traseiro aumento da probabilidade de visualizar o fluxo de trânsito que o segue por meio do espelho retrovisor interno
62	Localizar o local para ajustar os espelhos externos	espelhos retrovisores externos local para ajustar os espelhos retrovisores necessidade de ajustar os espelhos retrovisores	Localizar o local para ajustar os espelhos retrovisores externos	localização do local para ajustar os espelhos retrovisores externos aumento da probabilidade de ajustar os espelhos retrovisores externos de modo adequado
63	Ajustar os espelhos retrovisores externos, esquerdo e direito de modo a enxergar o mínimo possível a lateral do carro, aumentando a visualização do espaço lateral, externo ao veículo	espelhos retrovisores externos, esquerdo e direito necessidade de ajustar os espelhos retrovisores de modo a enxergar o mínimo possível a lateral do carro, aumentando a visualização do espaço lateral	Ajustar os espelhos retrovisores externos, esquerdo e direito de modo a enxergar o mínimo possível a lateral do carro, aumentando a visualização do espaço lateral, externo ao veículo	espelhos retrovisores externos, esquerdo e direito ajustados de modo a enxergar o mínimo possível a lateral do carro, aumentando a visualização do espaço lateral, externo ao veículo aumento da probabilidade de visualizar o fluxo de trânsito que o segue por meio dos espelhos retrovisores externos

64	Ajustar os espelhos retrovisores, externos e interno, antes de colocar o veículo em movimento	espelhos retrovisores externos e interno necessidade de ajustar os espelhos retrovisores antes de colocar o veículo em movimento	Ajustar os espelhos retrovisores, externos e interno, antes de colocar o veículo em movimento	espelhos retrovisores, externos e interno ajustados antes de colocar o veículo em movimento aumento da probabilidade de manusear o veículo em movimento a todo momento
65	Posicionar as mãos no volante entre o meio e a parte superior	volante necessidade de posicionar as mãos entre o meio e a parte superior	Posicionar as mãos no volante entre o meio e a parte superior	mãos posicionadas no volante entre o meio e a parte superior
66	Segurar o volante na posição “nove e quinze”, semelhante aos ponteiros do relógio	volante necessidade de posicionar as mãos entre o meio e a parte superior visualização do ponteiro do relógio na posição “nove e quinze”	Segurar o volante na posição “nove e quinze”, semelhante aos ponteiros do relógio	posicionamento das mãos no volante na posição “nove e quinze”, semelhante aos ponteiros do relógio aumento da probabilidade de posicionar as mãos ao volante de modo a realizar manobras com facilidade e segurança
67	Manter uma distância de aproximadamente 30 cm entre o seu peito e o volante do veículo	volante distância entre seu peito e volante do veículo de aproximadamente 30 cm braços semiflexionados	Manter uma distância de aproximadamente 30 cm entre o seu peito e o volante do veículo	aumento da probabilidade de manter uma distância de aproximadamente 30 cm entre o seu peito e o volante do veículo aumento da probabilidade de manter os braços semiflexionados aumento da probabilidade de posicionar-se de maneira segura ao volante
68	Manter a coluna totalmente em contato com o encosto do banco	posição da coluna do motorista encosto do banco do veículo	Manter a coluna totalmente em contato com o encosto do banco do motorista	coluna totalmente em contato com o encosto do banco do motorista aumento da probabilidade de posicionar-se de maneira segura ao volante
69	Ajustar o encosto do banco do motorista em um ângulo que deve ficar entre 100 e 120 graus, ligeiramente inclinado e que seja possível alcançar o volante com os braços semiflexionados (levemente dobrados)	encosto do banco do motorista orientação para ajustar o encosto do banco do motorista em um ângulo que deve ficar entre 100 e 120 graus, ligeiramente inclinado volante braços semiflexionados	Ajustar o encosto do banco do motorista em um ângulo que deve ficar entre 100 e 120 graus, ligeiramente inclinado e que seja possível alcançar o volante com os braços semiflexionados (levemente dobrados)	encosto do banco do motorista ajustado em um ângulo que deve ficar entre 100 e 120 graus, ligeiramente inclinado e que seja possível alcançar o volante com os braços semiflexionados (levemente dobrados) aumento da probabilidade de posicionar-se de maneira segura ao volante

70	Pisar no pedal da embreagem até o final do seu curso a fim de verificar o alcance dos pés até o final do acionamento	Pedal da embreagem final do curso do pedal da embreagem pé esquerdo do motorista alcance do pé esquerdo até o final do acionamento	Pisar no pedal da embreagem até o final do seu curso a fim de verificar o alcance dos pés até o final do acionamento	Acionamento do pedal da embreagem até o final do seu curso aumento da probabilidade de ajustar a distância do assento do motorista para alcançar os pedais de modo que consiga pisar no pedal da embreagem até o final do seu curso
71	Localizar o comando de ajuste do assento do motorista	assento do motorista comando de ajuste do assento do motorista necessidade de localizar o comando de ajuste do assento do motorista	Localizar o comando de ajuste do assento do motorista	Localização o comando de ajuste do assento do motorista aumento da probabilidade de ajustar a distância do assento do motorista para alcançar os pedais de modo que consiga pisar no pedal da embreagem até o final do seu curso
72	Ajustar a distância do assento do motorista para alcançar os pedais de modo que consiga pisar no pedal da embreagem (caso exista) até o final do seu curso	assento do motorista final do curso do pedal da embreagem pé esquerdo do motorista alcance do pé esquerdo até o final do acionamento	Ajustar a distância do assento do motorista para alcançar os pedais de modo que consiga pisar no pedal da embreagem (caso exista) até o final do seu curso	distância do assento do motorista ajustada para alcançar os pedais de modo que consiga pisar no pedal da embreagem (caso exista) até o final do seu curso aumento da probabilidade de acionar o pedal da embreagem até o final do seu curso
73	Alinhar o corpo na posição em que braços e pernas fiquem semiflexionados (levemente dobrados)	braços e pernas semiflexionados necessidade de alinhar o corpo na posição em que braços e pernas fiquem semiflexionados (levemente dobrados)	Alinhar o corpo na posição em que braços e pernas fiquem semiflexionados (levemente dobrados)	Alinhamento do corpo na posição em que braços e pernas fiquem semiflexionados (levemente dobrados) aumento da probabilidade de ajustar-se corretamente no banco do motorista, antes de colocar o veículo em movimento
74	Ajustar-se corretamente no banco do motorista, antes de colocar o veículo em movimento	banco do motorista necessidade de ajustar-se corretamente no banco do motorista, antes de colocar o veículo em movimento braços e pernas semiflexionados antes de colocar veículo em movimento	Ajustar-se corretamente no banco do motorista, antes de colocar o veículo em movimento	aumento da probabilidade de ajustar-se corretamente no banco do motorista, antes de colocar o veículo em movimento aumento da probabilidade de manusear o veículo em movimento, a todo momento
75	Discriminar que o pedal do acelerador tem a função aumentar a velocidade de deslocamento do veículo	pedal do acelerador	Discriminar que o pedal do acelerador tem a função aumentar a velocidade de deslocamento do veículo	Discriminação que o pedal do acelerador tem a função aumentar a velocidade de deslocamento do veículo

		função de aumentar a velocidade de deslocamento do veículo		aumento da probabilidade de em situações com o veículo em movimento utilizar o pedal do acelerador para aumentar a velocidade de deslocamento do veículo
76	Discriminar que o pedal do freio tem a função de desacelerar e parar completamente o veículo	pedal do freio função de desacelerar e parar completamente o veículo	Discriminar que o pedal do freio tem a função de desacelerar e parar completamente o veículo	Discriminação que o pedal do freio tem a função de desacelerar e parar completamente o veículo aumento da probabilidade de em situações com o veículo em movimento utilizar o pedal do freio para desacelerar e parar completamente o veículo
77	Discriminar que o pedal da embreagem tem a função de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas	pedal da embreagem função de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas	Discriminar que o pedal da embreagem tem a função de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas	Discriminação que o pedal da embreagem tem a função de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas aumento da probabilidade de em situações com o veículo em movimento utilizar o pedal da embreagem a fim de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas
78	Identificar a função de cada um dos pedais do veículo, antes de colocar o veículo em movimento	pedais do veículo antes de colocar o veículo em movimento discriminação que o pedal do acelerador tem a função aumentar a velocidade de deslocamento do veículo, o pedal do freio tem a função de desacelerar e parar completamente o veículo e o pedal da embreagem tem a função de facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas	Identificar a função de cada um dos pedais do veículo, antes de colocar o veículo em movimento	Identificação da função de cada um dos pedais do veículo, antes de colocar o veículo em movimento aumento da probabilidade de em situações com o veículo em movimento utilizar o pedal do acelerador para aumentar a velocidade de deslocamento do veículo, o pedal do freio para desacelerar e parar completamente o veículo e o pedal da embreagem para facilitar a troca das marchas, desengatando o motor das rodas
79	Discriminar que o pé direito é utilizado para acionar tanto o pedal do freio quanto o do acelerador	pé direito do motorista acionamento dos pedais do freio e do acelerador	Discriminar que o pé direito é utilizado para acionar tanto o pedal do freio quanto o do acelerador	Discriminação que o pé direito é utilizado para acionar tanto o pedal do freio quanto o do acelerador aumento da probabilidade de utilizar o pé direito para acionar os pedais do freio ou do acelerador
80	Discriminar que o pé esquerdo é usado somente para acionar o pedal da embreagem	pé esquerdo do motorista acionamento do pedal da embreagem	Discriminar que o pé esquerdo é usado somente para acionar o pedal da embreagem	Discriminação que o pé esquerdo é usado somente para acionar o pedal da embreagem

				aumento da probabilidade de utilizar o pé esquerdo pedal da embreagem para acionar
81	Identificar os pés que acionam os pedais	pés do motorista acionamento dos pedais Discriminação que o pé direito é utilizado para acionar tanto o pedal do freio quanto o do acelerador e o pé esquerdo é utilizado para acionar a embreagem	Identificar os pés que acionam os pedais	Identificação os pés que acionam os pedais aumento da probabilidade de de utilizar o pé direito para acionar os pedais do freio ou do acelerador e utilizar o pé esquerdo pedal da embreagem para acionar
82	Visualizar os pedais da esquerda para direita	pedais do veículo da esquerda para direita	Visualizar os pedais da esquerda para direita	Visualização os pedais da esquerda para direita
83	Identificar que a ordem dos pedais da esquerda para a direita é: embreagem, freio e acelerador	ordem dos pedais da esquerda para direita embreagem freio acelerador	Identificar que a ordem dos pedais da esquerda para a direita é: embreagem, freio e acelerador	Identificação da ordem dos pedais da esquerda para a direita é: embreagem, freio e acelerador aumento da probabilidade de utilizar os pedais com os pés apropriados, com o veículo em movimento
84	Discriminar que o pedal do acelerador tem um acionamento leve	pedal do acelerador acionamento leve pé direito	Discriminar que o pedal do acelerador tem um acionamento leve	Discriminação que o pedal do acelerador tem um acionamento leve aumento da probabilidade de diferenciar a intensidade de acionamento do pedal do acelerador comparado aos outros pedais
85	Discriminar que o pedal do freio tem um acionamento mais pesado e rígido	pedal do freio acionamento mais pesado e rígido pé direito	Discriminar que o pedal do freio tem um acionamento mais pesado e rígido	Discriminação que o pedal do freio tem um acionamento mais pesado e rígido aumento da probabilidade de diferenciar a intensidade de acionamento do pedal do freio comparado aos outros pedais
86	Discriminar que o pedal da embreagem deve ser acionado até o final do seu cursor, sendo mais leve que os outros pedais	pedal da embreagem acionamento mais leves que os outros pedais necessidade de acionar o pedal da embreagem até o seu curso final	Discriminar que o pedal da embreagem deve ser acionado até o final do seu cursor, sendo mais leve que os outros pedais	Discriminação que o pedal da embreagem deve ser acionado até o final do seu cursor, sendo mais leve que os outros pedais aumento da probabilidade de diferenciar a intensidade de acionamento do pedal da embreagem comparado aos outros pedais

pé esquerdo				
87	Diferenciar a intensidade de acionamento de cada pedal do veículo	intensidade de acionamento de cada pedal do veículo pedal do acelerador acionamento leve pedal do freio acionamento mais pesado e rígido pedal da embreagem acionamento mais leves que os outros pedais	Diferenciar a intensidade de acionamento de cada pedal do veículo	Diferenciação da intensidade de acionamento de cada pedal do veículo aumento da probabilidade de utilizar os pedais do veículo conforme intensidade de acionamento de cada um
88	Utilizar os pedais do veículo	Pedais do veículo Pé esquerdo acionamento da embreagem Pé direito acionamento dos pedais do freio e do acelerador necessidade de utilizar os pedais do veículo conforme intensidade de acionamento de cada um	Utilizar os pedais do veículo	Utilização dos pedais do veículo aumento da probabilidade de utilizar os pedais do veículo conforme intensidade de acionamento de cada um
89	Discriminar que a primeira marcha serve para iniciar o movimento do veículo (conhecida como a marcha da força)	primeira marcha necessidade de iniciar o movimento do veículo	Discriminar que a primeira marcha serve para iniciar o movimento do veículo (conhecida como a marcha da força)	Discriminação de que a primeira marcha serve para iniciar o movimento do veículo (conhecida como a marcha da força) aumento da probabilidade de utilizar a primeira marcha para iniciar o movimento do veículo
90	Discriminar que a segunda marcha serve para realizar as manobras ou circular com veículo em baixa velocidade, até 40 km/h	segunda marcha necessidade de realizar manobras com o veículo veículo em baixa velocidade, até 40 km/h	Discriminar que a segunda marcha serve para realizar as manobras ou circular com veículo em baixa velocidade, até 40 km/h	Discriminação de que a segunda marcha serve para realizar as manobras ou circular com veículo em baixa velocidade, até 40 km/h aumento da probabilidade de utilizar a segunda marcha para realizar as manobras ou circular com veículo em baixa velocidade, até 40 km/h
91	Discriminar que a terceira marcha serve para manter a velocidade do veículo em torno de 50 km/h	terceira marcha veículo com velocidade em torno de 50 km/h	Discriminar que a terceira marcha serve para manter a velocidade do veículo em torno de 50 km/h	Discriminação de que a terceira marcha serve para manter a velocidade do veículo em torno de 50 km/h

				aumento da probabilidade de utilizar a terceira marcha quando o veículo estiver em velocidade em torno de 50 km/h
92	Discriminar que a quarta marcha é utilizada com o veículo em velocidade em torno de 60 km/h	quarta marcha veículo com velocidade em torno de 60 km/h	Discriminar que a quarta marcha é utilizada com o veículo em velocidade em torno de 60 km/h	Discriminação de que a quarta marcha é utilizada com o veículo em velocidade em torno de 60 km/h aumento da probabilidade de utilizar a quarta marcha quando o veículo estiver em velocidade em torno de 60 km/h
93	Discriminar que a quinta marcha é utilizada com o veículo em velocidade acima de 60 km/h	quinta marcha veículo com velocidade acima de 60 km/h	Discriminar que a quinta marcha é utilizada com o veículo em velocidade acima de 60 km/h	Discriminação de que a quinta marcha é utilizada com o veículo em velocidade acima de 60 km/h aumento da probabilidade de utilizar a quinta marcha quando o veículo estiver em velocidade acima de 60 km/h
94	Estabelecer relação compatível entre velocidade e uso das marchas	relação compatível entre velocidade e uso da marcha Discriminação de que a primeira marcha serve para iniciar o movimento do veículo (conhecida como a marcha da força) Discriminação de que a segunda marcha serve para realizar as manobras ou circular com veículo em baixa velocidade, até 40 km/h Discriminação de que a terceira marcha serve para manter a velocidade do veículo em torno de 50 km/h Discriminação de que a quarta marcha é utilizada com o veículo em velocidade em torno de 60 km/h Discriminação de que a quinta marcha é utilizada com o veículo em velocidade acima de 60 km/h	Estabelecer relação compatível entre velocidade e uso das marchas	Estabelecimento da relação compatível entre velocidade e uso das marchas aumento da probabilidade de utilizar a primeira marcha para iniciar o movimento do veículo aumento da probabilidade de utilizar a segunda marcha para realizar as manobras ou circular com veículo em baixa velocidade, até 40 km/h aumento da probabilidade de utilizar a terceira marcha quando o veículo estiver em velocidade em torno de 50 km/h aumento da probabilidade de utilizar a quarta marcha quando o veículo estiver em velocidade em torno de 60 km/h aumento da probabilidade de utilizar a quinta marcha quando o veículo estiver em velocidade acima de 60 km/h
95	Saber trocar as marchas do veículo com câmbio de marchas manual	veículo com câmbio de marchas manual primeira marcha segunda marcha	Saber trocar as marchas do veículo com câmbio de marchas manual	troca das marchas do veículo com câmbio de marchas manual aumento da probabilidade de trocar as marchas do veículo conforme relação

		terceira marcha		compatível entre velocidade e uso das marchas
		quarta marcha		
		quinta marcha		
		relação compatível entre velocidade e uso das marchas		
97	Verificar, caso o marcador de combustível não seja digital, a relação entre quantidade de combustível existente e a quantidade de quilômetros que é possível rodar	marcador de combustível necessidade de verificar a relação entre quantidade de combustível existente e a quantidade de quilômetros que é possível rodar	Verificar, caso o marcador de combustível não seja digital, a relação entre quantidade de combustível existente e a quantidade de quilômetros que é possível rodar	Verificação, caso o marcador de combustível não seja digital, da relação entre quantidade de combustível existente e a quantidade de quilômetros que é possível rodar aumento da probabilidade de rodar sem faltar combustível no meio do caminho
98	Definir local de destino	local de destino	Definir local de destino	Definição do local de destino aumento da probabilidade de identificar a distância a ser percorrida
99	Identificar a distância que será percorrida	definição local de destino necessidade de identificar a distância que será percorrida	Identificar a distância que será percorrida	Identificação da distância que será percorrida aumento da probabilidade de verificar no painel de instrumentos do veículo se a quantidade de combustível é suficiente para chegar ao local de destino
100	Verificar no painel de instrumentos do veículo se a quantidade de combustível é suficiente para chegar ao local de destino	definição do local de destino identificação da distância que será percorrida painel de instrumentos do veículo quantidade de combustível suficiente para chegar ao local de destino	Verificar no painel de instrumentos do veículo se a quantidade de combustível é suficiente para chegar ao local de destino	Verificação no painel de instrumentos do veículo se a quantidade de combustível é suficiente para chegar ao local de destino aumento da probabilidade de assegurar-se da existência de combustível suficiente no veículo, em movimento, para chegar ao local de destino
102	Visualizar o trânsito no entorno	trânsito ao entorno necessidade de visualizar o trânsito	Visualizar o trânsito no entorno	Visualização do trânsito no entorno aumento da probabilidade de examinar constantemente as condições de trafegabilidade ao regular a velocidade dele, em movimento

103	Examinar constantemente as condições de trafegabilidade ao regular a velocidade dele, em movimento	Visualização do trânsito no entorno condições de trafegabilidade veículo em movimento necessidade de regular a velocidade do veículo conforme condições de trafegabilidade	Examinar constantemente as condições de trafegabilidade ao regular a velocidade dele, em movimento	Exame constante das condições de trafegabilidade ao regular a velocidade dele, em movimento aumento da probabilidade de regular a velocidade do veículo, em movimento, a partir das condições de trafegabilidade
104	Regular a velocidade do veículo, em movimento, a partir das condições de trafegabilidade	veículo em movimento Exame constante das condições de trafegabilidade necessidade de regular a velocidade do veículo conforme condições de trafegabilidade	regular a velocidade do veículo, em movimento, a partir das condições de trafegabilidade	regulação da velocidade do veículo, em movimento, a partir das condições de trafegabilidade aumento da probabilidade de colocar o veículo em movimento
105	Identificar as características da carga: peso, dimensões, volume	características da carga: peso, dimensões, volume	Identificar as características da carga: peso, dimensões, volume	Identificação das características da carga: peso, dimensões, volume aumento da probabilidade de avaliar a carga a ser transportada de acordo com o tipo de veículo
106	Avaliar a carga a ser transportada de acordo com o tipo de veículo	Identificação das características da carga: peso, dimensões, volume carga a ser transportada tipo de veículo	Avaliar a carga a ser transportada de acordo com o tipo de veículo	Avaliação da carga a ser transportada de acordo com o tipo de veículo aumento da probabilidade de conferir constantemente as condições da carga do veículo ao regular a velocidade dele
107	Conferir constantemente as condições da carga do veículo ao regular a velocidade dele	Identificação das características da carga: peso, dimensões, volume carga a ser transportada tipo de veículo Avaliação da carga a ser transportada de acordo com o tipo de veículo	Conferir constantemente as condições da carga do veículo ao regular a velocidade dele	Conferência constante das condições da carga do veículo ao regular a velocidade dele aumento da probabilidade de examinar as condições da carga no veículo ao regular a velocidade dele, em movimento
110	Conferir constantemente as informações contidas no painel dos instrumentos do veículo	informações contidas no painel dos instrumentos do veículo	Conferir constantemente as informações contidas no painel dos instrumentos do veículo	Conferência constante das informações contidas no painel dos instrumentos do veículo

				aumento da probabilidade de examinar constantemente as condições do veículo, em movimento, ao regular a velocidade dele
				aumento da probabilidade de colocar o veículo em movimento na via pública
114	Discriminar que os sinais sonoros são os apitos utilizados por policiais ou agentes de trânsito	sinais sonoros apitos utilizados por policiais ou agentes de trânsito	Discriminar que os sinais sonoros são os apitos utilizados por policiais ou agentes de trânsito	Discriminação de que os sinais sonoros são os apitos utilizados por policiais ou agentes de trânsito aumento da probabilidade de diferenciar os sinais sonoros dos demais tipos de sinalização de trânsito
115	Discriminar que os gestos podem ser realizados pelas autoridades de trânsito, ou pelos condutores	gestos das autoridades de trânsito gestos dos condutores	Discriminar que os gestos podem ser realizados pelas autoridades de trânsito, ou pelos condutores	Discriminação de que os gestos podem ser realizados pelas autoridades de trânsito, ou pelos condutores aumento da probabilidade de diferenciar os gestos das autoridades de trânsito, ou pelos condutores dos demais tipos de sinalização de trânsito
116	Discriminar que a sinalização de obras é semelhante a sinalização vertical de advertência, porém as diferenças são: o fundo alaranjado e o caráter temporário, relacionado a presença de obras na pista	presença de obras na pista sinalização de obras semelhante a sinalização vertical de advertência fundo alaranjado caráter temporário	Discriminar que a sinalização de obras é semelhante a sinalização vertical de advertência, porém as diferenças são: o fundo alaranjado e o caráter temporário, relacionado a presença de obras na pista	Discriminação de que a sinalização de obras é semelhante a sinalização vertical de advertência, porém as diferenças são: o fundo alaranjado e o caráter temporário, relacionado a presença de obras na pista aumento da probabilidade de diferenciar a sinalização de obras dos demais tipos de sinalização de trânsito
117	Discriminar que a sinalização semafórica são sinais luminosos, que servem para controlar o fluxo de veículos e pedestres	sinalização semafórica sinais luminosos controle de fluxo de veículos e pedestres	Discriminar que a sinalização semafórica são sinais luminosos, que servem para controlar o fluxo de veículos e pedestres	Discriminação que a sinalização semafórica são sinais luminosos, que servem para controlar o fluxo de veículos e pedestres aumento da probabilidade de diferenciar a sinalização semafórica dos demais tipos de sinalização de trânsito
118	Discriminar que os dispositivos auxiliares aumentam a visibilidade dos sinais e chamam a atenção para obstáculos no local	dispositivos auxiliares visibilidade dos sinais atenção para obstáculos no local	Discriminar que os dispositivos auxiliares aumentam a visibilidade dos sinais e chamam a atenção para obstáculos no local	Discriminação de que os dispositivos auxiliares aumentam a visibilidade dos sinais e chamam a atenção para obstáculos no local

				aumento da probabilidade de diferenciar os dispositivos auxiliares dos demais tipos de sinalização de trânsito
119	Discriminar que a sinalização horizontal são sinais pintados ou desenhados sobre o piso, na posição horizontal, na forma de faixas, símbolos ou inscrições	sinalização horizontal sinais pintados ou desenhados sobre o piso na posição horizontal formas de faixas, símbolos ou inscrições	Discriminar que a sinalização horizontal são sinais pintados ou desenhados sobre o piso, na posição horizontal, na forma de faixas, símbolos ou inscrições	Discriminação de que a sinalização horizontal são sinais pintados ou desenhados sobre o piso, na posição horizontal, na forma de faixas, símbolos ou inscrições aumento da probabilidade de diferenciar a sinalização horizontal dos demais tipos de sinalização de trânsito
120	Discriminar que a sinalização vertical são sinais viários apresentados por meio de placas fixadas na posição vertical, ao lado da via ou suspensa sobre ela	sinalização vertical sinais viários apresentados por meio de placas fixadas na posição vertical, ao lado da via ou suspensa sobre ela	Discriminar que a sinalização vertical são sinais viários apresentados por meio de placas fixadas na posição vertical, ao lado da via ou suspensa sobre ela	Discriminação de que a sinalização vertical são sinais viários apresentados por meio de placas fixadas na posição vertical, ao lado da via ou suspensa sobre ela aumento da probabilidade de diferenciar a sinalização vertical dos demais tipos de sinalização de trânsito
121	Discriminar os tipos de sinalização de trânsito em: (a) sinalização vertical, (b) sinalização horizontal, (c) dispositivos auxiliares, (d) sinalização semafórica, (e) sinalização de obras, (f) gestos, (g) sinais sonoros	sinalização de trânsito sinalização vertical sinalização horizontal dispositivos auxiliares sinalização semafórica sinalização de obras gestos sinais sonoros	Discriminar os tipos de sinalização de trânsito em: (a) sinalização vertical, (b) sinalização horizontal, (c) dispositivos auxiliares, (d) sinalização semafórica, (e) sinalização de obras, (f) gestos, (g) sinais sonoros	Discriminação dos tipos de sinalização de trânsito em: (a) sinalização vertical, (b) sinalização horizontal, (c) dispositivos auxiliares, (d) sinalização semafórica, (e) sinalização de obras, (f) gestos, (g) sinais sonoros aumento da probabilidade de diferenciar os tipos de sinalização de trânsito
122	Diferenciar os tipos de sinalização de trânsito	tipos de sinalização de trânsito sinalização vertical sinalização horizontal dispositivos auxiliares	Diferenciar os tipos de sinalização de trânsito	Diferenciação dos tipos de sinalização de trânsito aumento da probabilidade de diferenciar a sinalização de trânsito em: (a) sinalização vertical, (b) sinalização horizontal, (c) dispositivos auxiliares, (d) sinalização semafórica, (e) sinalização de obras, (f) gestos, (g) sinais sonoros

		sinalização semafórica		
		sinalização de obras		
		gestos		
		sinais sonoros		
123	Identificar os tipos de sinalização de trânsito	Diferenciação dos tipos de sinalização de trânsito	Identificar os tipos de sinalização de trânsito	Identificar os tipos de sinalização de trânsito
		sinalização vertical		aumento da probabilidade de identificar a sinalização vertical
		sinalização horizontal		aumento da probabilidade de identificar a sinalização horizontal
		dispositivos auxiliares		aumento da probabilidade de identificar os dispositivos auxiliares
		sinalização semafórica		aumento da probabilidade de identificar a sinalização semafórica
		sinalização de obras		aumento da probabilidade de identificar a sinalização de obras
		gestos		aumento da probabilidade de identificar os gestos
		sinais sonoros		aumento da probabilidade de identificar os sinais sonoros
124	Diferenciar os tipos de sinais sonoros (um silvo breve, dois silvo breves e um silvo longo)	necessidade de diferenciar os sinais sonoros	Diferenciar os tipos de sinais sonoros (um silvo breve, dois silvo breves e um silvo longo)	Diferenciação dos tipos de sinais sonoros (um silvo breve, dois silvo breves e um silvo longo)
		um silvo breve		aumento da probabilidade de relacionar a função dos diferentes tipos de silvos com os comportamentos de seguir, parar e diminuir a marcha
		dois silvos breves		
		um silvo longo		
125	Diminuir a marcha após um silvo longo	sinal sonoro	Diminuir a marcha após um silvo longo	Diminuição da marcha do veículo após um silvo longo
		um silvo longo		

		determinação para diminuir a marcha do veículo		
126	Para após dois silvos breves	sinal sonoro Para após dois silvos breves dois silvos breves determinação de parar o veículo		Movimento de parar o veículo após dois silvos breves
127	Seguir após um silvo breve	sinal sonoro Seguir após um silvo breve um silvo longo determinação para seguir com o veículo		Movimento de seguir com o veículo após um silvo breve
128	Relacionar a função dos diferentes tipos de silvos com os comportamentos de seguir, parar e diminuir a marcha	sinais sonoros Relacionar a função dos diferentes tipos de silvos com os comportamentos de seguir, parar e diminuir a marcha função dos diferentes tipos de silvos um silvo longo determinação para diminuir a marcha do veículo dois silvos breves determinação de parar o veículo um silvo longo determinação para seguir com o veículo		Relação entre a função dos diferentes tipos de silvos com os comportamentos de seguir, parar e diminuir a marcha Diminuição da marcha do veículo após um silvo longo Movimento de parar o veículo após dois silvos breves Movimento de seguir com o veículo após um silvo breve
129	Identificar a função dos diferentes tipos de sinais sonoros	sinais sonoros Identificar a função dos diferentes tipos de sinais sonoros função dos diferentes tipos de silvos um silvo longo determinação para diminuir a marcha do veículo dois silvos breves determinação de parar o veículo um silvo longo determinação para seguir com o veículo		Identificação da função dos diferentes tipos de sinais sonoros aumento da probabilidade de reconhecer os diferentes tipos de sinais sonoros e a sua função
130	Reconhecer os diferentes tipos de sinais sonoros e a sua função	sinais sonoros Reconhecer os diferentes tipos de sinais sonoros e a sua função função dos diferentes tipos de silvos		Reconhecimento dos diferentes tipos de sinais sonoros e a sua função aumento da probabilidade de comportar-se conforme a função dos diferentes sinais sonoros

		um silvo longo determinação para diminuir a marcha do veículo		
		dois silvos breves determinação de parar o veículo		
		um silvo longo determinação para seguir com o veículo		
131	Diferenciar os tipos de gestos em: gestos dos agentes da autoridade de trânsito e gestos dos condutores	diferentes tipos de gestos autoridades de trânsito gestos dos agentes de autoridade de trânsito condutores gestos dos condutores	Diferenciar os tipos de gestos em: gestos dos agentes da autoridade de trânsito e gestos dos condutores	Diferenciação dos tipos de gestos em: gestos dos agentes da autoridade de trânsito e gestos dos condutores aumento da probabilidade de comportar-se conforme os diferentes tipos de gestos das autoridades de trânsito e dos gestos dos condutores
132	Relacionar a função dos diferentes tipos de gestos (ex., virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha) de outros condutores com os comportamentos de reduzir a velocidade e redobrar a atenção	condutores gestos dos condutores função dos diferentes tipos de gestos (ex., virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha) de outros condutores comportamentos de reduzir a velocidade e redobrar a atenção	Relacionar a função dos diferentes tipos de gestos (ex., virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha) de outros condutores com os comportamentos de reduzir a velocidade e redobrar a atenção	aumento da probabilidade de relacionar a função dos diferentes tipos de gestos (ex., virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha) de outros condutores com os comportamentos de reduzir a velocidade e redobrar a atenção
133	Estender o braço para fora do veículo, balançando-o para cima e baixo na vertical, quando for reduzir velocidade ou precisar que o veículo de trás reduza a velocidade	condutores gestos dos condutores necessidade de sinalizar redução da velocidade braço para fora do veículo, balançando-o para cima e baixo na vertical	Estender o braço para fora do veículo, balançando-o para cima e baixo na vertical, quando for reduzir velocidade ou precisar que o veículo de trás reduza a velocidade	aumento da probabilidade de estender o braço para fora do veículo, balançando-o para cima e baixo na vertical, quando for reduzir velocidade ou precisar que o veículo de trás reduza a velocidade
134	Estender o braço para fora do veículo, com a mão esquerda voltada para cima, quando for realizar a conversão para direita	condutores gestos dos condutores necessidade de sinalizar conversão para direita	Estender o braço para fora do veículo, com a mão esquerda voltada para cima, quando for realizar a conversão para direita	aumento da probabilidade de estender o braço para fora do veículo, com a mão esquerda voltada para cima, quando for realizar a conversão para direita

			braço para fora do veículo, com a mão esquerda voltada para cima	
135	Estender o braço esquerdo para fora do veículo quando for realizar conversão para a esquerda	condutores gestos dos condutores necessidade de sinalizar conversão para esquerda braço esquerdo para fora do veículo quando for realizar conversão para a esquerda	Estender o braço esquerdo para fora do veículo quando for realizar conversão para a esquerda	aumento da probabilidade de estender o braço esquerdo para fora do veículo quando for realizar conversão para a esquerda
136	Sinalizar, quando necessário, usando gestos para indicar os comportamentos de virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha	condutores gestos dos condutores necessidade de sinalizar comportamentos de virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha	Sinalizar, quando necessário, usando gestos para indicar os comportamentos de virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha	Sinalização usando gestos para indicar os comportamentos de virar à esquerda, virar à direita ou diminuir a marcha aumento da probabilidade de comportar-se conforme os gestos dos condutores para sinalizar possíveis manobras
137	Diminuir a marcha quando o agente de trânsito balançar o braço para cima e baixo na vertical	agentes de trânsito gestos dos agentes de trânsito necessidade de diminuir a marcha quando o agente de trânsito balançar o braço para cima e baixo na vertical	Diminuir a marcha quando o agente de trânsito balançar o braço para cima e baixo na vertical	Diminuição da marcha quando o agente de trânsito balançar o braço para cima e baixo na vertical
138	Parar o veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima e espalmar a mão	agentes de trânsito gestos dos agentes de trânsito necessidade de parar o veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima e espalmar a mão	Parar o veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima e espalmar a mão	Parada do veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima e espalmar a mão
139	Seguir com o veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima com a palma da mão voltada para trás	agentes de trânsito gestos dos agentes de trânsito orientação para seguir com o veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima com a palma da mão voltada para trás	Seguir com o veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima com a palma da mão voltada para trás	continuidade do movimento do veículo quando o agente de trânsito estender o braço para cima com a palma da mão voltada para trás

140	Relacionar a função dos diferentes tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito (seguir, parar, diminuir a marcha)	agentes de trânsito gestos dos agentes de trânsito necessidade de relacionar a função dos diferentes tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito (seguir, parar, diminuir a marcha)	Relacionar a função dos diferentes tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito (seguir, parar, diminuir a marcha)	aumento da probabilidade de relacionar a função dos diferentes tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito (seguir, parar, diminuir a marcha) aumento da probabilidade de comportar-se conforme os gestos dos agentes de trânsito
141	Identificar a função dos tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito	agentes de trânsito tipos gestos dos agentes de autoridade de trânsito necessidade de relacionar a função dos diferentes tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito (seguir, parar, diminuir a marcha)	Identificar a função dos tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito	Identificação da função dos tipos de gestos dos agentes de autoridade de trânsito aumento da probabilidade de comportar-se conforme os gestos dos agentes de trânsito
142	Acatar as determinações dos agentes de trânsito independente das outras sinalizações	agentes de trânsito determinações dos agentes de trânsito prevalência sobre outras sinalizações	Acatar as determinações dos agentes de trânsito independente das outras sinalizações	aumento da probabilidade de acatar das determinações dos agentes de trânsito independente das outras sinalizações
143	Reconhecer os diferentes tipos de sinalização de gestos e a sua função	diferentes tipos de gestos e a sua função autoridades de trânsito gestos dos agentes de autoridade de trânsito condutores gestos dos condutores	Reconhecer os diferentes tipos de sinalização de gestos e a sua função	Reconhecimento dos diferentes tipos de sinalização de gestos e a sua função aumento da probabilidade de comportar-se conforme os diferentes tipos de gestos das autoridades de trânsito e dos gestos dos condutores
144	Reconhecer a sinalização de obras (fundo alaranjado e caráter temporário)	sinalização de obras fundo alaranjado caráter temporário	Reconhecer a sinalização de obras (fundo alaranjado e caráter temporário)	Reconhecimento da sinalização de obras (fundo alaranjado e caráter temporário)
145	Comportar-se a partir da função do símbolo, conforme semelhança da placa de advertência ou de indicação, redobrando a atenção e reduzindo a velocidade	sinalização de obras fundo alaranjado caráter temporário	Comportar-se a partir da função do símbolo, conforme semelhança da placa de advertência ou de indicação, redobrando a atenção e reduzindo a velocidade	aumento da probabilidade de comportar-se a partir da função do símbolo, conforme semelhança da placa de advertência ou de indicação, redobrando a atenção e reduzindo a velocidade

		símbolo semelhante a placa de advertência ou de indicação		
		comportamento de redobrar a atenção e reduzir a velocidade		
146	Reconhecer a sinalização de obras conforme cor e a função	sinalização de obras fundo alaranjado caráter temporário	Reconhecer a sinalização de obras conforme cor e a função	aumento da probabilidade de reconhecer a sinalização de obras conforme cor e a função
147	Redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando a cor do semáforo estiver amarela intermitente advertindo a existência de obstáculo ou situação perigosa na via	sinalização semafórica cor amarelo intermitente advertência da existência de obstáculo ou situação perigosa na via comportamento de redobrar a atenção e reduzir a velocidade	Redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando a cor do semáforo estiver amarela intermitente advertindo a existência de obstáculo ou situação perigosa na via	aumento da probabilidade de redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando a cor do semáforo estiver amarela intermitente advertindo a existência de obstáculo ou situação perigosa na via
148	Parar o veículo quando a cor do semáforo estiver vermelha	sinalização semafórica cor vermelha determinação de parar o veículo	Parar o veículo quando a cor do semáforo estiver vermelha	aumento da probabilidade de parar o movimento do veículo quando a cor do semáforo estiver vermelha
149	Reduzir a velocidade a fim de parar o veículo quando a cor do semáforo estiver amarela	sinalização semafórica cor amarela determinação para reduzir a velocidade do veículo a fim de parar o veículo	Reduzir a velocidade do veículo a fim de parar o veículo quando a cor do semáforo estiver amarela	aumento da probabilidade de reduzir a velocidade do veículo a fim de parar o veículo quando a cor do semáforo estiver amarela
150	Seguir com o movimento do veículo quando a cor do semáforo estiver verde	sinalização semafórica cor verde determinação para seguir com o movimento do veículo quando a cor do semáforo estiver verde	Seguir com o movimento do veículo quando a cor do semáforo estiver verde	aumento da probabilidade de seguir com o movimento do veículo quando a cor do semáforo estiver verde
151	Relacionar a cor da sinalização semafórica e o comportamento seguir, parar e reduzir	sinalização semafórica	Relacionar a cor da sinalização semafórica e o comportamento seguir, parar e reduzir	aumento da probabilidade de relacionar a cor da sinalização semafórica e o

	a velocidade na iminência de parar o veículo	comportamento de seguir, parar e reduzir a velocidade na iminência de parar o veículo	a velocidade na iminência de parar o veículo	comportamento de seguir, parar e reduzir a velocidade na iminência de parar o veículo
152	Conferir visualmente que a sinalização semafórica para pedestres tem o símbolo do pedestre e a sinalização semafórica para o ciclista tem o símbolo do ciclista	sinalização semafórica para pedestres tem o símbolo do pedestre sinalização semafórica para o ciclista tem o símbolo do ciclista	Conferir visualmente que a sinalização semafórica para pedestres tem o símbolo do pedestre e a sinalização semafórica para o ciclista tem o símbolo do ciclista	aumento da probabilidade de conferir visualmente que a sinalização semafórica para pedestres tem o símbolo do pedestre e a sinalização semafórica para o ciclista tem o símbolo do ciclista
153	Diferenciar sinalização semafórica para condutores, ciclistas e pedestres	sinalização semafórica para condutores sinalização semafórica para ciclistas sinalização semafórica para pedestres	Diferenciar sinalização semafórica para condutores, ciclistas e pedestres	aumento da probabilidade de diferenciar a sinalização semafórica para condutores, ciclistas e pedestres
154	Reconhecer as cores da sinalização semafórica conforme a função	sinalização semafórica cores conforme a função de como se comportar	Reconhecer as cores da sinalização semafórica conforme a função	aumento da probabilidade de reconhecer as cores da sinalização semafórica conforme a função
155	Redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando visualizar um dispositivo auxiliar	dispositivo auxiliar comportamento de redobrar a atenção e reduzir a velocidade	Redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando visualizar um dispositivo auxiliar	aumento da probabilidade de redobrar a atenção e reduzir a velocidade quando visualizar um dispositivo auxiliar
156	Diferenciar que os dispositivos auxiliares podem ser classificados em: (a) dispositivos delimitadores, (b) dispositivos de sinalização de alerta, (c) marcadores de perigo, (d) marcadores de alinhamento, (e) dispositivos de uso temporário	dispositivos auxiliares dispositivos delimitadores dispositivos de sinalização de alerta marcadores de perigo marcadores de alinhamento dispositivos de uso temporário	Diferenciar que os dispositivos auxiliares podem ser classificados em: (a) dispositivos delimitadores, (b) dispositivos de sinalização de alerta, (c) marcadores de perigo, (d) marcadores de alinhamento, (e) dispositivos de uso temporário	aumento da probabilidade de diferenciar que os dispositivos auxiliares podem ser classificados em: (a) dispositivos delimitadores, (b) dispositivos de sinalização de alerta, (c) marcadores de perigo, (d) marcadores de alinhamento, (e) dispositivos de uso temporário
157	Reconhecer os tipos de dispositivos auxiliares conforme a função	tipos de dispositivos auxiliares função de cada um dos tipos de dispositivos auxiliares	Reconhecer os tipos de dispositivos auxiliares conforme a função	aumento da probabilidade de reconhecer os tipos de dispositivos auxiliares conforme a função
158	Comportar-se de acordo com a função de cada marca viária	sinalização de trânsito horizontal marca viária	Comportar-se de acordo com a função de cada marca viária	aumento da probabilidade de comportar-se de acordo com a função de cada marca viária

Comportar-se de acordo com a função				
159	Estabelecer relação entre as inscrições no pavimento e os símbolos da sinalização vertical (placas)	sinalização de trânsito horizontal inscrições no pavimento símbolos da sinalização vertical (placas)	Estabelecer relação entre as inscrições no pavimento e os símbolos da sinalização vertical (placas)	aumento da probabilidade de estabelecer relação entre as inscrições no pavimento e os símbolos da sinalização vertical (placas)
160	Discriminar que as inscrições no pavimento informam as condições de operações na via	sinalização de trânsito horizontal condições de operações na via	Discriminar que as inscrições no pavimento informam as condições de operações na via	aumento da probabilidade de discriminar que as inscrições no pavimento informam as condições de operações na via
161	Discriminar que as marcas de canalização são colocadas no início e fim de canteiros ou obstáculos centrais	sinalização de trânsito horizontal marcas de canalização localização em início e fim de canteiros ou obstáculos centrais	Discriminar que as marcas de canalização são colocadas no início e fim de canteiros ou obstáculos centrais	aumento da probabilidade de discriminar que as marcas de canalização são colocadas no início e fim de canteiros ou obstáculos centrais
162	Discriminar que as marcas longitudinais separam e ordenam as correntes de tráfego, definindo a parte da pista destinada à circulação de veículos	sinalização de trânsito horizontal marcas longitudinais separação e ordenação das correntes de tráfego definição da parte da pista destinada à circulação de veículos	Discriminar que as marcas longitudinais separam e ordenam as correntes de tráfego, definindo a parte da pista destinada à circulação de veículos	aumento da probabilidade de discriminar que as marcas longitudinais separam e ordenam as correntes de tráfego, definindo a parte da pista destinada à circulação de veículos
163	Identificar a função das marcas viárias	sinalização de trânsito horizontal marcas viárias função	Identificar a função das marcas viárias	aumento da probabilidade de identificar a função das marcas viárias
164	Diferenciar que a sinalização horizontal pode ser classificada em (a) marcas longitudinais, (b) marcas de canalização, (c) inscrições no pavimento, (d) marcas viárias	sinalização de trânsito horizontal inscrições no pavimento classificação em (a) marcas longitudinais, (b) marcas de canalização, (c) inscrições no pavimento, (d) marcas viárias	Diferenciar que a sinalização horizontal pode ser classificada em (a) marcas longitudinais, (b) marcas de canalização, (c) inscrições no pavimento, (d) marcas viárias	aumento da probabilidade de diferenciar que a sinalização horizontal pode ser classificada em (a) marcas longitudinais, (b) marcas de canalização, (c) inscrições no pavimento, (d) marcas viárias
165	Reconhecer a sinalização de trânsito horizontal conforme sua função	sinalização de trânsito horizontal inscrições no pavimento	Reconhecer a sinalização de trânsito horizontal conforme sua função	aumento da probabilidade de reconhecer a sinalização de trânsito horizontal conforme sua função

166	Definir o trajeto e o local de destino	local de destino trajeto necessidade de definir o trajeto e o local de destino	Definir o trajeto e o local de destino	Definição do trajeto e o local de destino
167	Visualizar as placas de indicação ao longo do deslocamento	sinalização vertical (placas) placas de indicação ao longo do deslocamento	Visualizar as placas de indicação ao longo do deslocamento	aumento da probabilidade de visualizar as placas de indicação ao longo do deslocamento
168	Reconhecer que a sinalização de indicação informa possíveis trajetos e locais de destinos	sinalização vertical (placas) sinalização de indicação informação de trajetos e locais de destino	Reconhecer que a sinalização de indicação informa possíveis trajetos e locais de destinos	aumento da probabilidade de reconhecer que a sinalização de indicação informa possíveis trajetos e locais de destinos
169	Tomar decisões de rota viária conforme a visualização das placas de indicação	sinalização vertical (placas) sinalização de indicação local de destino trajeto decisão da rota viária	Tomar decisões de rota viária conforme a visualização das placas de indicação	aumento da probabilidade de tomar decisões de rota viária conforme a visualização das placas de indicação
170	Reduzir a velocidade a partir da situação sinalizada	sinalização vertical (placas) sinalização de advertência cor amarela	Reduzir a velocidade a partir da situação sinalizada na placa de advertência	aumento da probabilidade de reduzir a velocidade a partir da situação sinalizada na placa de advertência
171	Estabelecer relação entre o símbolo e a situação de perigo conforme situação sinalizada na placa de advertência	sinalização vertical (placas) sinalização de advertência cor amarela símbolo conforme situação de perigo	Estabelecer relação entre o símbolo e a situação de perigo conforme situação sinalizada na placa de advertência	aumento da probabilidade de estabelecer relação entre o símbolo e a situação de perigo conforme situação sinalizada na placa de advertência
172	Reconhecer que a placa de advertência indica situação de perigo na via	sinalização vertical (placas) sinalização de advertência cor amarela	Reconhecer que a placa de advertência indica situação de perigo na via	aumento da probabilidade de reconhecer que a placa de advertência indica situação de perigo na via

indicação de situação de perigo na via				
173	Estabelecer relação entre o símbolo e o comportamento desejado na placa de regulamentação	sinalização vertical (placas) sinalização de regulamentação relação entre o símbolo e o comportamento desejado	Estabelecer relação entre o símbolo e o comportamento desejado na placa de regulamentação	aumento da probabilidade de estabelecer relação entre o símbolo e o comportamento desejado na placa de regulamentação
174	Reconhecer se a placa de regulamentação é uma obrigação, proibição ou restrição imposta	sinalização vertical (placas) sinalização de regulamentação função de obrigação, proibição ou restrição imposta	Reconhecer se a placa de regulamentação é uma obrigação, proibição ou restrição imposta	aumento da probabilidade de reconhecer se a placa de regulamentação é uma obrigação, proibição ou restrição imposta
175	Identificar e diferenciar os tipos de sinalização de trânsito vertical (regulamentação, advertência e indicação)	sinalização vertical (placas) sinalização de regulamentação sinalização de advertência sinalização de indicação	Identificar e diferenciar os tipos de sinalização de trânsito vertical (regulamentação, advertência e indicação)	aumento da probabilidade de identificar e diferenciar os tipos de sinalização de trânsito vertical (regulamentação, advertência e indicação)
176	Comportar-se de acordo com os tipos de sinalização de trânsito vertical	sinalização vertical (placas) sinalização de regulamentação sinalização de advertência sinalização de indicação	Comportar-se de acordo com os tipos de sinalização de trânsito vertical	aumento da probabilidade de comportar-se de acordo com os tipos de sinalização de trânsito vertical
178	Conhecer as normas de circulação no trânsito	normas de circulação no trânsito necessidade de conhecer as normas de circulação no trânsito	Conhecer as normas de circulação no trânsito	aumento da probabilidade de conhecer as normas de circulação no trânsito
179	Examinar o trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação	vias abertas à circulação trânsito de veículos	Examinar o trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação	Exame do trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação
180	Identificar lado direito da via	vias abertas à circulação lado direito da via	Identificar lado direito da via	Identificação do lado direito da via

183	Identificar sinalização de velocidade máxima permitida para a via por meio de placas de regulamentação	vias sinalização de velocidade máxima permitida para a via placas de regulamentação	Identificar sinalização de velocidade máxima permitida para a via por meio de placas de regulamentação	Identificação da sinalização de velocidade máxima permitida para a via por meio de placas de regulamentação
184	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro a fim de obedecer o limite de velocidade máxima permitida para via	vias limite de velocidade máxima permitida para a via velocímetro necessidade de conferir a velocidade do veículo	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro a fim de obedecer o limite de velocidade máxima permitida para via	aumento da probabilidade de conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro a fim de obedecer o limite de velocidade máxima permitida para via
186	Transitar em velocidade compatível com as características técnicas da via	via características técnicas da via velocidade compatível	Transitar em velocidade compatível com as características técnicas da via	aumento da probabilidade de transitar em velocidade compatível com as características técnicas da via
187	Transitar em velocidade compatível com as condições de trânsito na via	via condições de trânsito na via	Transitar em velocidade compatível com as condições de trânsito na via	aumento da probabilidade de transitar em velocidade compatível com as condições de trânsito na via
189	Discriminar o limite máximo de velocidade da via a fim de definir o limite de velocidade mínima da mesma	via limite de velocidade limite máximo de velocidade da via necessidade de discriminar o limite de velocidade mínima da mesma	Discriminar o limite máximo de velocidade da via a fim de definir o limite de velocidade mínima da mesma	aumento da probabilidade de discriminar o limite máximo de velocidade da via a fim de definir o limite de velocidade mínima da mesma
192	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias locais a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de trinta quilômetros por hora	vias locais circulação do veículo limite de velocidade máxima de trinta quilômetros por hora velocidade do veículo velocímetro	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias locais a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de trinta quilômetros por hora	aumento da probabilidade de conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias locais a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de trinta quilômetros por hora aumento da probabilidade de respeitar o limite máximo de velocidade de trinta quilômetros por hora nas vias locais

194	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias coletoras a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de quarenta quilômetros por hora	vias coletoras circulação do veículo limite de velocidade máxima de quarenta quilômetros por hora velocidade do veículo velocímetro	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias coletoras a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de quarenta quilômetros por hora	aumento da probabilidade de conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias coletoras a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de quarenta quilômetros por hora aumento da probabilidade de respeitar o limite máximo de velocidade de quarenta quilômetros por hora nas vias coletoras
196	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias arteriais a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora	vias arteriais circulação do veículo limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora velocidade do veículo velocímetro	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias arteriais a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora	aumento da probabilidade de conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias arteriais a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora aumento da probabilidade de respeitar o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora nas vias arteriais
198	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias de trânsito rápido a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de oitenta quilômetros por hora	vias de trânsito rápido circulação do veículo limite de velocidade máxima de oitenta quilômetros por hora velocidade do veículo velocímetro	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias de trânsito rápido a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de oitenta quilômetros por hora	aumento da probabilidade de conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por vias de trânsito rápido a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de oitenta quilômetros por hora aumento da probabilidade de respeitar o limite máximo de velocidade de oitenta quilômetros por hora nas vias de trânsito rápido
200	Respeitar o limite máximo de velocidade nas vias urbanas, quando não existir sinalização regulamentadora	vias urbanas: locais, coletoras, arteriais e de trânsito rápido limite máximo de velocidade situações em que não existir sinalização regulamentadora	Respeitar o limite máximo de velocidade nas vias urbanas, quando não existir sinalização regulamentadora	aumento da probabilidade de respeitar o limite máximo de velocidade nas vias urbanas, quando não existir sinalização regulamentadora
201	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por estradas a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora	estradas circulação do veículo	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por estradas a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora	aumento da probabilidade de conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por estradas a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora

		limite de velocidade máxima de sessenta quilômetros por hora			aumento da probabilidade de respeitar o limite máximo de velocidade de sessenta quilômetros por hora ao circular por estradas
		velocidade do veículo			
		velocímetro			
203	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por rodovias a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de cento e dez quilômetros por hora	rodovias	Conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por rodovias a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de cento e dez quilômetros por hora		aumento da probabilidade de conferir constantemente a velocidade do veículo no velocímetro ao circular por rodovias a fim de respeitar o limite de velocidade máxima de cento e dez quilômetros por hora
		circulação do veículo			
		limite de velocidade máxima de cento e dez quilômetros por hora			aumento da probabilidade de respeitar o limite máximo de velocidade de cento e dez quilômetros por hora ao circular por rodovias
		velocidade do veículo			
		velocímetro			
205	Respeitar o limite máximo de velocidade nas vias rurais, quando não existir sinalização regulamentadora	vias rurais: estradas e rodovias	Respeitar o limite máximo de velocidade nas vias rurais, quando não existir sinalização regulamentadora		aumento da probabilidade de respeitar o limite máximo de velocidade nas vias rurais, quando não existir sinalização regulamentadora
		limite máximo de velocidade			
		situações em que não existir sinalização regulamentadora			
206	Identificar procedimento para acender a luz de placa, à noite	noite	Identificar procedimento para acender a luz de placa, à noite		Identificação do procedimento para acender a luz de placa, à noite
		luz de placa			
		procedimento para acender a luz de placa			
210	Conhecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo	pisca-alerta do veículo	Conhecer às determinações sobre o uso de pisca-alerta do veículo		Conhecimento sobre as determinações do uso de pisca-alerta do veículo
		determinações de uso			
212	Identificar: (a) imobilizações, (b) situações de emergência, (c) quando a regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta do veículo	pisca-alerta do veículo	Identificar: (a) imobilizações, (b) situações de emergência, (c) quando a regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta do veículo		aumento da probabilidade de identificar: (a) imobilizações, (b) situações de emergência, (c) quando a regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta do veículo
		determinações de uso			
		imobilizações			
		situações de emergência			aumento da probabilidade de utilizar o pisca-alerta nas seguintes situações: (a) em imobilizações ou situações de emergência, (b) quando a regulamentação da via assim o determinar
		regulamentação da via			

213	Utilizar o pisca-alerta nas seguintes situações: (a) em imobilizações ou situações de emergência, (b) quando a regulamentação da via assim o determinar	pisca-alerta do veículo determinações de uso imobilizações situações de emergência regulamentação da via	Utilizar o pisca-alerta nas seguintes situações: (a) em imobilizações ou situações de emergência, (b) quando a regulamentação da via assim o determinar	aumento da probabilidade de utilizar o pisca-alerta nas seguintes situações: (a) em imobilizações ou situações de emergência, (b) quando a regulamentação da via assim o determinar
214	Visualizar trilhos	trilhos	Visualizar trilhos	Visualização dos trilhos
215	Parar circulação do próprio veículo, aguardando a passagem dos veículos que se deslocam sobre trilhos	Visualização dos trilhos necessidade de aguardar a passagem de veículos que se deslocam sobre trilhos necessidade de parar a circulação do próprio veículo	Parar circulação do próprio veículo, aguardando a passagem dos veículos que se deslocam sobre trilhos	aumento da probabilidade de parar circulação do próprio veículo, aguardando a passagem dos veículos que se deslocam sobre trilhos
216	Identificar a aproximação de veículos que se deslocam sobre trilhos	Visualização dos trilhos aproximação de veículos que se deslocam sobre trilhos	Identificar a aproximação de veículos que se deslocam sobre trilhos	aumento da probabilidade de identificar a aproximação de veículos que se deslocam sobre trilhos
217	Dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos	Visualização dos trilhos aproximação de veículos que se deslocam sobre trilhos	Dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos	aumento da probabilidade de dar preferência de passagem para os veículos que se deslocam sobre os trilhos
218	Identificar veículos precedidos de batedores	veículos precedidos de batedores	Identificar veículos precedidos de batedores	Identificação de veículos precedidos de batedores
219	Visualizar veículos precedidos de batedores	veículos precedidos de batedores	Visualizar veículos precedidos de batedores	Visualização de veículos precedidos de batedores
221	Identificar a função de cada faixa de circulação em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	função de cada faixa de circulação pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	Identificar a função de cada faixa de circulação em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	aumento da probabilidade de identificar a função de cada faixa de circulação em pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
222	Examinar trânsito de veículos na pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	trânsito de veículos pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	Examinar trânsito de veículos na pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido	aumento da probabilidade de examinar trânsito de veículos na pista de rolamento com faixas de circulação no mesmo sentido
227	Reconhecer veículos em situação de emergência sinalizados com dispositivos	veículos de emergência	Reconhecer veículos em situação de emergência sinalizados com dispositivos	aumento da probabilidade de reconhecer veículos em situação de emergência

	reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente	veículos em situação de emergência: (a) socorro de incêndios, (b) salvamento, (c) da polícia, (d) de fiscalização, (e) de operação de trânsito, (f) ambulâncias, sinalizados com dispositivos reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente	reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente	sinalizados com dispositivos reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente
		sinalizados com dispositivos reguladores de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente		
231	Verificar se há sinalização de preferência nos casos de: (a) fluxo proveniente de rodovia, (b) rotatória, (c) vier pela direita do condutor	necessidade de verificar se há sinalização de preferência fluxo proveniente de rodovia rotatória vier pela direita do condutor	Verificar se há sinalização de preferência nos casos de: (a) fluxo proveniente de rodovia, (b) rotatória, (c) vier pela direita do condutor	aumento da probabilidade de verificar se há sinalização de preferência nos casos de: (a) fluxo proveniente de rodovia, (b) rotatória, (c) vier pela direita do condutor
232	Examinar trânsito de veículos em fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência	fluxos que se cruzam trânsito de veículos em fluxos que se cruzem ausência de sinalização de preferência	Examinar trânsito de veículos em fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência	aumento da probabilidade de examinar trânsito de veículos em fluxos que se cruzem, sem sinalização de preferência
235	Examinar os veículos que estejam circulando por fluxos que se cruzam com rotatória, sem sinalização de preferência	rotatória veículos que estejam circulando por fluxos que se cruzam com rotatória ausência de sinalização de preferência	Examinar os veículos que estejam circulando por fluxos que se cruzam com rotatória, sem sinalização de preferência	aumento da probabilidade de examinar os veículos que estejam circulando por fluxos que se cruzam com rotatória, sem sinalização de preferência
238	Examinar fluxos que se cruzam proveniente de rodovia em local, sem sinalização de preferência	rodovia fluxos que se cruzam proveniente de rodovia em local ausência de sinalização de preferência	Examinar fluxos que se cruzam proveniente de rodovia em local, sem sinalização de preferência	aumento da probabilidade de examinar fluxos que se cruzam proveniente de rodovia em local, sem sinalização de preferência
243	Avaliar as condições de luminosidade da via	via condições de luminosidade	Avaliar as condições de luminosidade da via	Avaliação das condições de luminosidade da via
244	Avaliar se há a presença de outro veículo que segue a sua frente na via	via	Avaliar se há a presença de outro veículo que segue a sua frente na via	Avaliação da presença de outro veículo que segue a sua frente na via

		presença de outro veículo que segue a sua frente		
245	Acionar a luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, quando não houver outro veículo a frente (na mesma pista ou em sentido contrário)	luz alta do veículo vias não iluminadas noite ausência de outro veículo a frente (na mesma pista ou em sentido contrário)	Acionar a luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, quando não houver outro veículo a frente (na mesma pista ou em sentido contrário)	Acionar a luz alta do veículo durante a noite nas vias não iluminadas, quando não houver outro veículo a frente (na mesma pista ou em sentido contrário)
250	Identificar nas vias os locais permitidos por meio da sinalização para fazer conversão à direita	vias locais permitidos para fazer conversão à direita sinalização	Identificar nas vias os locais permitidos por meio da sinalização para fazer conversão à direita	Identificação nas vias os locais permitidos por meio da sinalização para fazer conversão à direita
251	Examinar as características da via, segurança e fluidez do trânsito, antes de fazer a conversão à direita	características da via segurança e fluidez do trânsito fazer a conversão à direita	Examinar as características da via, segurança e fluidez do trânsito, antes de fazer a conversão à direita	Examine das características da via, segurança e fluidez do trânsito, antes de fazer a conversão à direita
256	Identificar nas vias os locais permitidos por meio da sinalização para fazer conversão à esquerda	vias locais permitidos para fazer conversão à esquerda sinalização	Identificar nas vias os locais permitidos por meio da sinalização para fazer conversão à esquerda	Identificação nas vias os locais permitidos por meio da sinalização para fazer conversão à esquerda
257	Examinar as características da via, segurança e fluidez do trânsito, antes de fazer a conversão à esquerda	características da via segurança e fluidez do trânsito fazer a conversão à esquerda	Examinar as características da via, segurança e fluidez do trânsito, antes de fazer a conversão à esquerda	Examine das características da via, segurança e fluidez do trânsito, antes de fazer a conversão à esquerda
260	Fazer conversão à esquerda em pista com circulação de um sentido só	conversão à esquerda pista com circulação de um sentido só	Fazer conversão à esquerda em pista com circulação de um sentido só	Aumento da probabilidade de fazer conversão à esquerda em pista com circulação de um sentido só
263	Fazer conversão à esquerda em pista com circulação nos dois sentidos	conversão à esquerda pista com circulação nos dois sentidos	Fazer conversão à esquerda em pista com circulação nos dois sentidos	aumento da probabilidade de fazer conversão à esquerda em pista com circulação nos dois sentidos

266	Fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, conforme condições gerais da via, quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros	conversão à esquerda locais apropriados condições gerais da via necessidade de entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros	Fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, conforme condições gerais da via, quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros	aumento da probabilidade de fazer conversão à esquerda nos locais apropriados, conforme condições gerais da via, quando quiser entrar à esquerda em outra via ou lotes lindeiros
269	Identificar nas vias urbanas os locais determinados por meio da sinalização para fazer a operação de retorno	vias urbanas locais determinados para fazer a operação de retorno sinalização	Identificar nas vias urbanas os locais determinados por meio da sinalização para fazer a operação de retorno	Identificação nas vias urbanas os locais determinados por meio da sinalização para fazer a operação de retorno
270	Examinar as características da via, fluidez e segurança, antes de fazer a operação de retorno	características da via fluidez e segurança operação de retorno	Examinar as características da via, fluidez e segurança, antes de fazer a operação de retorno	Examine das características da via, fluidez e segurança, antes de fazer a operação de retorno
271	Aguardar nos locais determinados por meio da sinalização para fazer a operação de retorno	locais determinados operação de retorno sinalização	Aguardar nos locais determinados por meio da sinalização para fazer a operação de retorno	aumento da probabilidade de aguardar nos locais determinados por meio da sinalização para fazer a operação de retorno
272	Iniciar manobra de operação de retorno somente quando a via urbana estiver livre para realizá-la	manobra de operação de retorno via urbana	Iniciar manobra de operação de retorno somente quando a via urbana estiver livre para realizá-la	aumento da probabilidade de iniciar manobra de operação de retorno somente quando a via urbana estiver livre para realizá-la
275	Iniciar manobra de operação de retorno nas vias, providas de acostamento, somente quando estiver livre	manobra de operação de retorno vias providas de acostamento	Iniciar manobra de operação de retorno nas vias, providas de acostamento, somente quando estiver livre	aumento da probabilidade de iniciar manobra de operação de retorno nas vias, providas de acostamento, somente quando estiver livre
279	Avaliar as condições climáticas existentes para acionar os faróis do veículo	condições climáticas existentes faróis do veículo	Avaliar as condições climáticas existentes para acionar os faróis do veículo	Avaliação das condições climáticas existentes para acionar os faróis do veículo
280	Acionar, pelo menos, as luzes de posição do veículo sob condições de chuva forte, neblina ou cerração	luzes de posição do veículo condições de chuva forte, neblina ou cerração	Acionar, pelo menos, as luzes de posição do veículo sob condições de chuva forte, neblina ou cerração	aumento da probabilidade de acionar, pelo menos, as luzes de posição do veículo sob condições de chuva forte, neblina ou cerração

282	Avaliar as condições climáticas existentes para regular a velocidade do veículo	condições climáticas existentes necessidade de regular a velocidade do veículo	Avaliar as condições climáticas existentes para regular a velocidade do veículo	Avaliação das condições climáticas existentes para regular a velocidade do veículo
284	Identificar nas vias terrestres atos que possam: (a) obstruir o trânsito, (b) tornar o trânsito perigoso, (c) criar qualquer obstáculo	vias terrestres atos que possam: (a) obstruir o trânsito, (b) tornar o trânsito perigoso, (c) criar qualquer obstáculo	Identificar nas vias terrestres atos que possam: (a) obstruir o trânsito, (b) tornar o trânsito perigoso, (c) criar qualquer obstáculo	Identificação nas vias terrestres de atos que possam: (a) obstruir o trânsito, (b) tornar o trânsito perigoso, (c) criar qualquer obstáculo
285	Usar a buzina do veículo para advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo, fora das áreas urbanas	fora das áreas urbanas buzina do veículo advertir o outro condutor propósito de ultrapassá-lo	Usar a buzina do veículo para advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo, fora das áreas urbanas	Utilização da buzina do veículo para advertir o outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo, fora das áreas urbanas
286	Identificar situações de advertências, nas quais é necessário fazer uso da buzina a fim de evitar acidentes	situações de advertência necessidade de fazer uso da buzina a fim de evitar acidentes	Identificar situações de advertências, nas quais é necessário fazer uso da buzina a fim de evitar acidentes	Identificação das situações de advertências, nas quais é necessário fazer uso da buzina a fim de evitar acidentes
288	Advertir, com toque breve da buzina do veículo, outros motoristas a fim de evitar acidentes	necessidade de advertir, outros motoristas a fim de evitar acidentes toque breve da buzina do veículo,	Advertir, com toque breve da buzina do veículo, outros motoristas a fim de evitar acidentes	Aumento da probabilidade de advertir, com toque breve da buzina do veículo, outros motoristas a fim de evitar acidentes
289	Identificar a necessidade de imobilização temporária do veículo no leito viário, em situação de emergência	necessidade de imobilização temporária do veículo leito viário situação de emergência	Identificar a necessidade de imobilização temporária do veículo no leito viário, em situação de emergência	Identificação da necessidade de imobilização temporária do veículo no leito viário, em situação de emergência
290	Discriminar equipamentos para a sinalização de advertência	equipamentos para a sinalização de advertência	Discriminar equipamentos para a sinalização de advertência	Discriminar equipamentos para a sinalização de advertência
291	Posicionar os equipamentos de sinalização de advertência	equipamentos de sinalização de advertência	Posicionar os equipamentos de sinalização de advertência	Posicionamento dos equipamentos de sinalização de advertência
294	Visualizar pedestres	pedestres	Visualizar pedestres	Visualização de pedestres
296	Visualizar veículos não motorizados	veículos não motorizados	Visualizar veículos não motorizados	Visualização de veículos não motorizados
297	Diferenciar veículos motorizado e não motorizados	veículos motorizados	Diferenciar veículos motorizado e não motorizados	Diferenciação de veículos motorizado e não motorizados

veículos não motorizados				
299	Visualizar veículos de menor porte	veículos de menor porte	Visualizar veículos de menor porte	Visualização de veículos de menor porte
300	Diferenciar veículos de maior e de menor porte	veículos de maior porte veículos de menor porte	Diferenciar veículos de maior e de menor porte	Diferenciação de veículos de maior e de menor porte
302	Identificar que a preferência de passagem deve ser: (a) pedestres, (b) veículos não motorizados, (c) veículos motorizados de porte menor: moto, carro, (d) veículos motorizados de porte maior: caminhão, ônibus e carreta	preferência de passagem pedestres veículos não motorizados veículos motorizados de porte menor: moto, carro veículos motorizados de porte maior: caminhão, ônibus e carreta	Identificar que a preferência de passagem deve ser: (a) pedestres, (b) veículos não motorizados, (c) veículos motorizados de porte menor: moto, carro, (d) veículos motorizados de porte maior: caminhão, ônibus e carreta	Aumento da probabilidade de identificar que a preferência de passagem deve ser: (a) pedestres, (b) veículos não motorizados, (c) veículos motorizados de porte menor: moto, carro, (d) veículos motorizados de porte maior: caminhão, ônibus e carreta
303	Dar preferência de passagem em ordem decrescente	preferência de passagem em ordem decrescente	Dar preferência de passagem em ordem decrescente	Aumento da probabilidade de dar preferência de passagem em ordem decrescente
304	Identificar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário	existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário	Identificar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário	Identificação da existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário
306	Advertir aos outros motoristas, que circulam no sentido contrário, a existência de risco à segurança	outros motoristas circulam no sentido contrário a existência de risco à segurança	Advertir aos outros motoristas, que circulam no sentido contrário, a existência de risco à segurança	Aumento da probabilidade de advertir aos outros motoristas, que circulam no sentido contrário, a existência de risco à segurança
307	Identificar locais previstos no código ou naqueles regulamentados por sinalização específica para estacionar o veículo sem abandono do condutor	locais previstos no código locais regulamentados por sinalização específica estacionar o veículo sem abandono do condutor	Identificar locais previstos no código ou naqueles regulamentados por sinalização específica para estacionar o veículo sem abandono do condutor	Aumento da probabilidade de identificar locais previstos no código ou naqueles regulamentados por sinalização específica para estacionar o veículo sem abandono do condutor
313	Conferir se a sinalização de trânsito permite executar paradas, operações de carga ou descarga e ou estacionamento	sinalização de trânsito paradas operações de carga ou descarga estacionamento	Conferir se a sinalização de trânsito permite executar paradas, operações de carga ou descarga e ou estacionamento	Aumento da probabilidade de conferir se a sinalização de trânsito permite executar paradas, operações de carga ou descarga e ou estacionamento

314	Executar paradas, operações de carga ou descarga e ou estacionamento, admitidas as exceções devidamente sinalizadas	paradas operações de carga ou descarga estacionamento	Executar paradas, operações de carga ou descarga e ou estacionamento, admitidas as exceções devidamente sinalizadas	Execução de paradas, operações de carga ou descarga e ou estacionamento, admitidas as exceções devidamente sinalizadas
315	Conferir as condições de trafegabilidade da via identificando a possibilidade de perigo iminente	condições de trafegabilidade da via possibilidade de perigo iminente	Conferir as condições de trafegabilidade da via identificando a possibilidade de perigo iminente	Conferência das condições de trafegabilidade da via identificando a possibilidade de perigo iminente
319	Acionar o pedal de freio do veículo com antecedência ou realizar o gesto convencional de braço do condutor de forma clara e com antecedência	pedal de freio do veículo gesto convencional de braço do condutor antecedência	Acionar o pedal de freio do veículo com antecedência ou realizar o gesto convencional de braço do condutor de forma clara e com antecedência	Acionamento do pedal de freio do veículo com antecedência ou realizar o gesto convencional de braço do condutor de forma clara e com antecedência
323	Examinar a possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável	possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento em uma interseção indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável	Examinar a possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável	Aumento da probabilidade de examinar a possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área de cruzamento em uma interseção, mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável
325	Identificar se há veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	veículos área de cruzamento direito de preferência	Identificar se há veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	Aumento da probabilidade de identificar se há veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
326	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	necessidade de reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo passagem aos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	Aumento da probabilidade de reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
327	Aguardar a passagem dos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	passagem dos veículos que estejam na área de cruzamento direito de preferência	Aguardar a passagem dos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	Aumento da probabilidade de aguardar a passagem dos veículos que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
329	Reconhecer e definir os diferentes tipos de deslocamento lateral: (a) transposição de faixa, (b) movimentação de conversão à direita, (c) movimentação de conversão à esquerda, (d) operação de retornos	tipos de deslocamento lateral transposição de faixa movimentação de conversão à direita	Reconhecer e definir os diferentes tipos de deslocamento lateral: (a) transposição de faixa, (b) movimentação de conversão à direita, (c) movimentação de conversão à esquerda, (d) operação de retornos	Reconhecimento e definição dos diferentes tipos de deslocamento lateral: (a) transposição de faixa, (b) movimentação de conversão à direita, (c) movimentação de conversão à esquerda, (d) operação de retornos

		movimentação de conversão à esquerda		
		operação de retornos		
330	Diferenciar os tipos de deslocamento lateral	tipos de deslocamento lateral	Diferenciar os tipos de deslocamento lateral	Diferenciação dos tipos de deslocamento lateral
331	Avaliar as condições climáticas	condições climáticas	Avaliar as condições climáticas	Avaliação das condições climáticas
332	Avaliar as condições de trafegabilidade da via	via	Avaliar as condições de trafegabilidade da via	Avaliação das condições de trafegabilidade da via
		condições de trafegabilidade da via		
333	Avaliar as condições da via (exemplo buracos)	condições da via (exemplo buracos)	Avaliar as condições da via (exemplo buracos)	Avaliação das condições da via (exemplo buracos)
334	Estabelecer qual é a distância segura entre o próprio veículo e os demais e entre ele e o bordo da pista	distância segura entre o próprio veículo e os demais	Estabelecer qual é a distância segura entre o próprio veículo e os demais e entre ele e o bordo da pista	Aumento da probabilidade de estabelecer qual é a distância segura entre o próprio veículo e os demais e entre ele e o bordo da pista
		distância de segurança bordo da pista		
335	Guardar distância de segurança lateral e frontal dos demais veículos e entre ele e o bordo da pista	distância de segurança lateral e frontal dos demais veículos	Guardar distância de segurança lateral e frontal dos demais veículos e entre ele e o bordo da pista	Guardar distância de segurança lateral e frontal dos demais veículos e entre ele e o bordo da pista
		distância de segurança		
		bordo da pista		
339	Conferir se há espaço na faixa para a qual deseja se deslocar, antes de efetuar a manobra de transposição de faixa	espaço	Conferir se há espaço na faixa para a qual deseja se deslocar, antes de efetuar a manobra de transposição de faixa	Aumento da probabilidade de conferir se há espaço na faixa para a qual deseja se deslocar, antes de efetuar a manobra de transposição de faixa
		faixa para a qual deseja se deslocar		
		antes de efetuar a manobra de transposição de faixa		
340	Acionar a luz indicadora de direção do veículo, ou gesto convencional de braço (braço esquerdo para fora do veículo), com antecedência, para sinalizar manobra de transposição de faixa	luz indicadora de direção do veículo	Acionar a luz indicadora de direção do veículo, ou gesto convencional de braço (braço esquerdo para fora do veículo), com antecedência, para sinalizar manobra de transposição de faixa	Aumento da probabilidade de acionar a luz indicadora de direção do veículo, ou gesto convencional de braço (braço esquerdo para fora do veículo), com antecedência, para sinalizar manobra de transposição de faixa
		gesto convencional de braço (braço esquerdo para fora do veículo)		
		necessidade de sinalizar, com antecedência, manobra de transposição de faixa		
341	Sinalizar com antecedência a manobra de transposição de faixa	manobra de transposição de faixa	Sinalizar com antecedência a manobra de transposição de faixa	Aumento da probabilidade de sinalizar com antecedência a manobra de transposição de faixa

		necessidade de sinalizar com antecedência		
342	Efetuar manobra de transposição de faixa (pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda quanto pela da direita)	necessidade de efetuar manobra de transposição de faixa faixa da esquerda faixa da direita	Efetuar manobra de transposição de faixa (pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda quanto pela da direita)	Efetivação da manobra de transposição de faixa (pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda quanto pela da direita)
351	Advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente	outros motoristas necessidade de advertir intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente	Advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente	aumento da probabilidade de advertir aos outros motoristas a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente
352	Conferir se a sinalização viária (linhas tracejadas ou contínua) permite efetuar a ultrapassagem	sinalização viária (linhas tracejadas ou contínua) possibilidade de efetuar a ultrapassagem	Conferir se a sinalização viária (linhas tracejadas ou contínua) permite efetuar a ultrapassagem	Conferência se a sinalização viária (linhas tracejadas ou contínua) permite efetuar a ultrapassagem
353	Ultrapassar veículos com condições de visibilidade adequadas	veículos ultrapassagem condições de visibilidade adequadas	Ultrapassar veículos com condições de visibilidade adequadas	Ultrapassar veículos com condições de visibilidade adequadas
354	Identificar locais com: curvas, trechos de aclives, neblina ou cerração	curvas trechos de aclives neblina ou cerração	Identificar locais com: curvas, trechos de aclives, neblina ou cerração	Identificação de locais com: curvas, trechos de aclives, neblina ou cerração
356	Discriminar entre esquerda e direita	esquerda direita	Discriminar entre esquerda e direita	Discriminação entre esquerda e direita
357	Identificar passagens de nível, pontes, viadutos, travessias de pedestres, intersecções e proximidades	passagens de nível pontes viadutos travessias de pedestres	Identificar passagens de nível, pontes, viadutos, travessias de pedestres, intersecções e proximidades	Identificação de passagens de nível, pontes, viadutos, travessias de pedestres, intersecções e proximidades

intersecções e proximidades				
359	Visualizar se há espaço para ultrapassar pela direita	espaço para ultrapassar pela direita	Visualizar se há espaço para ultrapassar pela direita	Visualização se há espaço para ultrapassar pela direita
360	Visualizar que o veículo a frente em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda	veículo à frente em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda	Visualizar que o veículo a frente em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda	Visualizar que o veículo a frente em movimento sinaliza propósito de entrar à esquerda
363	Acionar a luz indicadora de direção do veículo, para esquerda, com antecedência ou fazer o gesto convencional de braço, para sinalizar manobra de ultrapassagem	manobra de ultrapassagem	Acionar a luz indicadora de direção do veículo, para esquerda, com antecedência ou fazer o gesto convencional de braço, para sinalizar manobra de ultrapassagem	aumento da probabilidade de acionar a luz indicadora de direção do veículo, para esquerda, com antecedência ou fazer o gesto convencional de braço, para sinalizar manobra de ultrapassagem
		sinalização com antecedência		
		luz indicadora de direção do veículo		
		gesto convencional de braço		
364	Acionar luz indicadora de direção do veículo, para direita ou fazer gesto convencional de braço, ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem	manobra de ultrapassagem	Acionar luz indicadora de direção do veículo, para direita ou fazer gesto convencional de braço, ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem	aumento da probabilidade de acionar luz indicadora de direção do veículo, para direita ou fazer gesto convencional de braço, ao retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem
		necessidade de retornar para faixa de trânsito de origem, após efetuar manobra de ultrapassagem		
		sinalização com antecedência		
		luz indicadora de direção do veículo		
365	Sinalizar com antecedência a manobra de ultrapassagem	manobra de ultrapassagem	Sinalizar com antecedência a manobra de ultrapassagem	Aumento da probabilidade de sinalizar, com antecedência, a manobra de ultrapassagem
		sinalização com antecedência		
368	Manter objetos ou substâncias dentro do veículo quando estiver conduzindo por vias públicas	objetos ou substâncias dentro do veículo	Manter objetos ou substâncias dentro do veículo quando estiver conduzindo por vias públicas	Objetos ou substâncias dentro do veículo quando estiver conduzindo por vias públicas
		vias públicas		
		veículo em circulação		
369	Visualizar pedestres próximos a transporte coletivo parado efetuando embarque ou desembarque de passageiros	pedestres próximos a transporte coletivo parado efetuando embarque ou desembarque de passageiros	Visualizar pedestres próximos a transporte coletivo parado efetuando embarque ou desembarque de passageiros	aumento da probabilidade de visualizar pedestres próximos a transporte coletivo parado efetuando embarque ou desembarque de passageiros
370	Examinar se transporte coletivo parado está efetuando embarque ou desembarque de passageiros	Transporte coletivo parado efetuando embarque ou desembarque de passageiros	Examinar se transporte coletivo parado está efetuando embarque ou desembarque de passageiros	Examine se o transporte coletivo parado está efetuando embarque ou desembarque de passageiros

373	Ultrapassar veículo de transporte coletivo que esteja efetuando embarque ou desembarque de passageiros, com segurança	necessidade de ultrapassar de veículo de transporte coletivo que esteja efetuando embarque ou desembarque de passageiros	Ultrapassar veículo de transporte coletivo que esteja efetuando embarque ou desembarque de passageiros, com segurança	aumento da probabilidade de ultrapassar veículo de transporte coletivo que esteja efetuando embarque ou desembarque de passageiros, com segurança
374	Discriminar momentos do dia em que as luzes do veículo devem ser acesas	momentos do dia luzes do veículo devem ser acesas	Discriminar momentos do dia em que as luzes do veículo devem ser acesas	Discriminação dos momentos do dia em que as luzes do veículo devem ser acesas
375	Identificar luzes de posição do veículo no painel	luzes de posição do veículo no painel	Identificar luzes de posição do veículo no painel	Identificação das luzes de posição do veículo no painel
377	Identificar locais adequados para embarque e desembarque de passageiros, de maneira a não interromper o fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres	locais adequados para embarque e desembarque de passageiros de maneira a não interromper o fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres	Identificar locais adequados para embarque e desembarque de passageiros, de maneira a não interromper o fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres	Identificação dos locais adequados para embarque e desembarque de passageiros, de maneira a não interromper o fluxo de veículos, ou a locomoção de pedestres
378	Examinar o fluxo de veículos e a locomoção de pedestres antes de parar para embarque ou desembarque de passageiros	fluxo de veículos locomoção de pedestres necessidade de parar para embarque ou desembarque de passageiros	Examinar o fluxo de veículos e a locomoção de pedestres antes de parar para embarque ou desembarque de passageiros	Examine do fluxo de veículos e a locomoção de pedestres antes de parar para embarque ou desembarque de passageiros
379	Conferir, antes de abrir a porta do veículo, se há risco de atingir outros veículos que estejam circulando na via	abrir a porta do veículo risco de atingir outros veículos que estejam circulando na via	Conferir, antes de abrir a porta do veículo, se há risco de atingir outros veículos que estejam circulando na via	Conferência, antes de abrir a porta do veículo, se há risco de atingir outros veículos que estejam circulando na via
380	Conferir, antes de abrir a porta do veículo, se há risco de atingir pedestres e ciclistas	abrir a porta do veículo risco de atingir pedestres e ciclistas	Conferir, antes de abrir a porta do veículo, se há risco de atingir pedestres e ciclistas	Conferência, antes de abrir a porta do veículo, se há risco de atingir pedestres e ciclistas
383	Embarcar ou desembarcar passageiros, sem constituir perigo para si, para os passageiros e os outros usuários da via	necessidade de embarcar ou desembarcar passageiros sem constituir perigo para si, para os passageiros e os outros usuários da via	Embarcar ou desembarcar passageiros, sem constituir perigo para si, para os passageiros e os outros usuários da via	Embarque ou desembarque de passageiros, sem constituir perigo para si, para os passageiros e os outros usuários da via
384	Identificar pedestres que estejam na área de cruzamento	pedestres que estejam na área de cruzamento	Identificar pedestres que estejam na área de cruzamento	Identificação dos pedestres que estejam na área de cruzamento
385	Identificar quando a indicação luminosa do semáforo é favorável para o condutor	semáforo indicação luminosa do semáforo é favorável para o condutor	Identificar quando a indicação luminosa do semáforo é favorável para o condutor	Identificação de quando a indicação luminosa do semáforo é favorável para o condutor
386	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres que estejam na área de cruzamento mesmo que a indicação	velocidade do veículo via	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres que estejam na área de cruzamento mesmo que a indicação	Redução da velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres que estejam na área de cruzamento mesmo que a indicação

	luminosa do semáforo seja favorável para o condutor	passagem de pedestres área de cruzamento indicação luminosa do semáforo favorável para o condutor	luminosa do semáforo seja favorável para o condutor	luminosa do semáforo seja favorável para o condutor
388	Identificar que há pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	via área de cruzamento passagem dos pedestres e ciclistas	Identificar que há pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	Identificação se há pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
389	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	via área de cruzamento passagem dos pedestres e ciclistas	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
390	Aguardar a passagem dos pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	via área de cruzamento passagem dos pedestres e ciclistas	Aguardar a passagem dos pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência	aumento da probabilidade de aguardar a passagem dos pedestres e ciclistas que estejam na área de cruzamento e que tenham o direito de preferência
392	Identificar se há pedestres e ciclistas que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	via área de cruzamento passagem dos pedestres e ciclistas	Identificar se há pedestres e ciclistas que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	Identificação de que há pedestres e ciclistas que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
393	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres e ciclistas que estejam transitando na via	via área de cruzamento passagem dos pedestres e ciclista	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres e ciclistas que estejam transitando na via	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres e ciclistas que estejam transitando na via
394	Aguardar a passagem dos pedestres e ciclistas que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	via área de cruzamento passagem dos pedestres	Aguardar a passagem dos pedestres e ciclistas que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	aumento da probabilidade de aguardar a passagem dos pedestres e ciclistas que estejam transitando na via e desejam cruzá-la

396	Identificar que há pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	via área de cruzamento pedestres	Identificar que há pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	Identificação de que há pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
397	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	via área de cruzamento passagem dos pedestres	Reduzir a velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	Redução da velocidade e se necessário parar o veículo para dar passagem aos pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
398	Aguardar a passagem dos pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	via área de cruzamento passagem dos pedestres	Aguardar a passagem dos pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la	aumento da probabilidade de aguardar a passagem dos pedestres que estejam transitando na via e desejam cruzá-la
402	Definir passeios, calçadas, acostamentos e vias de circulação	vias de circulação passeios calçadas acostamentos	Definir passeios, calçadas, acostamentos e vias de circulação	Definição de passeios, calçadas, acostamentos e vias de circulação
403	Diferenciar passeios, calçadas, acostamentos e vias de circulação	vias de circulação passeios calçadas acostamentos	Diferenciar passeios, calçadas, acostamentos e vias de circulação	Diferenciação de passeios, calçadas, acostamentos e vias de circulação

Apêndice F

Guia Instrucional Com o Planejamento das Condições de Ensino Para Desenvolver o Comportamento Terminal “Conduzir Veículo Motorizado” Conforme as Exigências da Resolução 789/20 do Contran

Este material encontra-se em arquivo separado. Segue o link de acesso:

https://drive.google.com/file/d/18iOqEZXRlmqQsEtof7TqSb4waMDm_Gfw/view?usp=sharing