

MANUAL DE POLICIAMENTO E FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Ministério da Justiça



MJU00014239



Ministério da Justiça
CONTRAN/DENATRAN

Ministério do Exército
EME/IGPM

Brasília — 1992

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
FERNANDO COLLOR
PRESIDENTE DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO
Gen. Ex. CARLOS TINOCO RIBEIRO GOMES
MINISTRO DE ESTADO

Gen. Ex. ANTONIO JOAQUIM SOARES MOREIRA
CHEFE DO ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO

Gen. Bda. LUIZ DE GÓES NOGUEIRA FILHO
INSPETOR-GERAL DAS POLÍCIAS MILITARES

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
JARBAS PASSARINHO
MINISTRO DE ESTADO

INOCÊNCIO MÁRTIRES COELHO
SECRETÁRIO-EXECUTIVO

GIDEL DANTAS QUEIROZ
PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

KASUO SAKAMOTO
DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

MANUAL DE POLICIAMENTO E FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

N.º 144340

MANUAL DE POLICIAMENTO E FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

AUTORES DO TRABALHO

INSPETORIA GERAL DAS POLÍCIAS MILITARES

Capítulo 1 — Apresentação

Coordenação dos trabalhos

Cel.-Ex. — ROBERTO SILVIO DUARTE DE OLIVEIRA
Membro do CONTRAN

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO

Capítulo 2 — Especialização do PM para o desempenho das atividades relacionadas com o trânsito

Capítulo 3 — Legislação Aplicada

Capitão PMSP — Josué Álvares Pinto

Desembargador — Dr. Geraldo de Farias Lemos Pinheiro

Professor Dr. — Dorival Ribeiro

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS e POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE PERNAMBUCO

Capítulo 4 — Policiamento de Trânsito Urbano

Capitão PMMG — José Antonio Borge

Ten.-Cel. PMPE — Genivaldo Cerqueira de Albuquerque

Capitão PMPE — Dickson Franklin Alves de Lima

Capitão PMPE — Reginaldo José de Oliveira

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DO PARANÁ

Capítulo 5 — Policiamento de Trânsito Rodoviário

Ten.-Cel. PMPR — Pedro Gunha

Ten.-Cel. PMPR — Luiz Antonio Borges Vieira

Capitão PMPR — Luiz Antonio Conforto

BRIGADA MILITAR DO RIO GRANDE DO SUL

Capítulo 6 — Meios Materiais

Ten.-Cel. BMRS — José Valdir Gonçalves

Capitão BMRS — José Dilamar Vieira da Luz

Capitão BMRS — Roberto Ludwig

Capitão BMRS — José da Silva Segiaro

Capitão BMRS — Ataídes Moraes Rodrigues

341.376
M294m
3. IMPR.
1992
Dep. Legal.



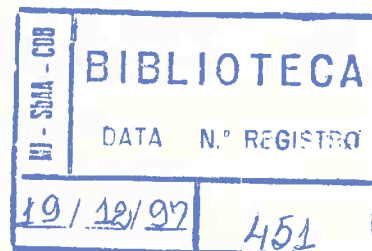
Ministério da Justiça
CONTRAN/DENATRAN

Ministério do Exército
EME/IGPM

Brasília — 1992

Departamento Nacional de Trânsito — DENATRAN

Anexo II do Edifício-Sede, 5º andar
Esplanada dos Ministérios — 70.064
Brasília/DF. Telefone: (061) 224-0772



1ª Impressão: 1988
2ª Impressão: 1989
3ª Impressão: 1992

M294m Manual de policiamento e fiscalização de trânsito. — Brasília: Ministério do Exército, EME/IGPM; CONTRAN/DENATRAN, 1992

351 p.

1. Trânsito. I. Brasil. Ministério do Exército, Inspetoria-Geral das Polícias Militares. II. Brasil. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). III. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

CDD 341.76

CIP — Brasil. Catalogação na fonte.
Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do MJ.

ÍNDICE GERAL

	Pág.
Capítulo 1 — Apresentação	9
Capítulo 2 — Especialização do PM para o desempenho das atividades relacionadas com o trânsito	11
Artigo I — Legislação de Trânsito e Aspectos Jurídicos ..	11
Artigo II — Técnicas de Policiamento de Trânsito	16
Artigo III — Emergência e Socorros Urgentes	21
Artigo IV — Educação de Trânsito e Relações com o Público	23
Artigo V — Manutenção e Segurança Veicular	24
Artigo VI — Direção Defensiva	25
Artigo VII — Engenharia de Tráfego	27
Artigo VIII — Operação e Manutenção de Telecomunicações	30
Artigo IX — Prevenção e Extinção de Incêndio no Trânsito	32
Capítulo 3 — Legislação Aplicada	35
Artigo I — Objetivos	35
Artigo II — Sistema Nacional de Trânsito	36
Artigo III — Regras Gerais de Circulação	37
Artigo IV — Da Circulação Internacional	38
Artigo V — Da Sinalização	39
Artigo VI — Dos Veículos	42
Artigo VII — Pedestres	46
Artigo VIII — Dos Condutores	46
Artigo IX — Deveres e Proibições	48
Artigo X — Das Infrações	104
Artigo XI — Infrações Penais	114
Artigo XII — Direito Penal — Responsabilidade	120

	Pág.
Artigo XIII — Crimes Automobilísticos	122
Artigo XIV — Rito Sumário	126
Artigo XV — Da Prisão em Flagrante	127
Artigo XVI — Direito Civil — Responsabilidade — Culpa	127
Artigo XVII — Direito Civil — Propriedade-Posse — Bens ...	130
Artigo XVIII — Mandado de Segurança	138
Artigo XIX — As Penas Restritivas de Direito nos Crimes Culposos de Trânsito	140
Artigo XX — Concurso Entre o Crime de Roubo e a Contra- venção de Falta de Habilitação	145
Capítulo 4 — Policiamento de Trânsito Urbano	147
Artigo I — Introdução	147
Artigo II — Postos de Controle de Trânsito — PCTran ...	148
Artigo III — Postos de Fiscalização de Trânsito — PFTran .	155
Artigo IV — Policiamento Motorizado — Motocicleta	162
Artigo V — Policiamento Motorizado — Em automóvel — Patrulha de Trânsito	164
Artigo VI — Operação Blitz	168
Artigo VII — Operações Radar	173
Artigo VIII — Levantamento de locais de Acidentes de Trâ- sito	175
Artigo IX — Outras Operações Especiais	211
Artigo X — Escolta	221
Artigo XI — Procedimento na Autuação dos Condutores ..	230
Capítulo 5 — Policiamento de Trânsito Rodoviário	247
Artigo I — Conceito	247
Artigo II — Características	247
Artigo III — O Policial Rodoviário	249
Artigo IV — Rodovias	252
Artigo V — Terminologia Rodoviária	254
Artigo VI — Conceitos e Definições Utilizados no Trânsito .	259
Artigo VII — Postos de Controle Rodoviário (PCRv)	266
Artigo VIII — Postos de Fiscalização Rodoviários	267
Artigo IX — Policiamento Motorizado	268
Artigo X — Escoltas	268
Artigo XI — Postos de Pesagem de Veículos	269
Artigo XII — Acidentes de Trânsito	270
Artigo XIII — Boletim de Acidentes (ocorrência)	273
Artigo XIV — Autuação de Condutores	274
Artigo XV — Blitz	274
Artigo XVI — Produtos Perigosos	278
Artigo XVII — Cargas Indivisíveis	282

	Pág.
Capítulo 6 — Material	291
Artigo I — Viatura	291
Artigo II — Helicóptero	297
Artigo III — Fardamento	299
Artigo IV — Armamento	299
Artigo V — Aprestos	300
Artigo VI — Equipamentos	300
Artigo VII — Comunicações	345

CAPÍTULO 1

APRESENTAÇÃO

O Governo Brasileiro vem envidando o máximo de esforço no sentido de reduzir a níveis mínimos e compatíveis os acidentes de trânsito nas cidades e nas rodovias do País. O Brasil, oitava economia do mundo, potência emergente no contexto das nações, detém, no entanto, o maior índice mundial de acidentes dessa natureza. No ano de 1985, os registros acusaram 25.000 óbitos, verificados nos locais dos acidentes, por ocasião dos autos de infração, número esse que se multiplica quando consideramos os que faleceram em consequência dos desastres e um sem-número de pessoas, na sua maioria em faixa etária produtiva, mutiladas e incapacitadas definitivamente para o trabalho. Pouco mais de 1,5 bilhão de dólares são gastos anualmente pelo governo com indenizações, aos segurados, além dos prejuízos familiares no campo social da população. Pergunta-se: quais as causas de tantos acidentes de trânsito no Brasil que acusam índices alarmantes e desafiam a nossa capacidade de controle? É um problema de educação? É a engenharia de tráfego? A sinalização? O policiamento e fiscalização? Negligência dos pedestres? A imperícia dos motoristas? A difícil agilização dos processos sobre delitos de trânsito? As multas irrisórias e na sua maioria de difícil execução? Resposta: são todas elas e as medidas em consequência devem ser tomadas em todos os setores que envolvem as atividades do trânsito. No que compete ao Estado-Maior do Exército, através da Inspetoria-Geral das Polícias Militares, ressalta o aspecto policiamento de trânsito, que é um tipo de policiamento ostensivo de competência exclusiva das Polícias Militares (alínea a, do art. 3º, do Decreto-Lei nº 667, de 2-6-69, modificado pelo Decreto-Lei nº 2.010,

de 12-1-83). Nesse particular têm sido observadas nos diversos Estados da Federação, grandes deficiências e divergências que vão, desde a formação do policial militar destinado ao trânsito, até o procedimento deste agente nas ruas e nas estradas, não só entre os Estados, como também entre as cidades e até mesmo entre os bairros de uma mesma área urbana. Este manual representa sobretudo um esforço no sentido de se tentar reverter o quadro alarmante em que se situa o Trânsito ao nível nacional com reflexos na Segurança Pública e cuja solução, a curto, médio e a longo prazo, constitui grande preocupação às autoridades responsáveis em todos os níveis. É um trabalho de iniciativa do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) inserido no Programa «Mutirão contra a Violência», do Ministério da Justiça, elaborado sob a coordenação do Estado-Maior do Exército (IGPM) e com a participação de oficiais de diversas Corporações Policiais-Militares especialistas em trânsito e juristas especialmente convidados. Procura estabelecer através de experiências bem sucedidas e de conceitos atualizados uma nova diretriz abordando os conhecimentos necessários à especialização do policial militar de trânsito e os aspectos que norteiam o procedimento desse agente em situações diversas, aos policiamentos de trânsito urbano e rodoviário, finalmente, apresenta os meios necessários ao cumprimento destas missões.

CAPÍTULO 2

ESPECIALIZAÇÃO DO PM PARA O DESEMPENHO DAS ATIVIDADES RELACIONADAS COM O TRÂNSITO

ARTIGO I

LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO E ASPECTOS JURÍDICOS

2.1. OBJETIVOS

a. Orientar o PM do Trânsito dando-lhe condições para o correto entendimento da legislação que deva cumprir e fazer cumprir, no sentido de:

1) prevenir, reprimir e fiscalizar atos relacionados com a segurança de trânsito, praticados de forma direta ou indireta, por pessoas de direito público ou privado que utilizam as vias abertas à circulação pública, bem como orientá-las no sentido de manter a ordem e a disciplina em tudo o que se relacionar com a segurança pública de modo geral;

2) estabelecer um liame entre a teoria e a aplicação prática da legislação de trânsito, de forma compatível com os demais ramos de direito, em particular o Direito Constitucional, Penal, Processual Penal, Civil, Processual Civil e Administrativo;

3) despertar o interesse do PM sobre legislação e técnicas de trânsito e a importância da auto-reciclagem dos conhecimentos nesse campo.

2.2. NOÇÕES DE DIREITO CONSTITUCIONAL

a. Destacar para o PM do trânsito a importância dos direitos individuais;

- b. apreender noções sobre competência da União, Estados e Municípios, no que se refere à matéria de trânsito;
- c. conhecer os processos legislativos;
- d. saber da competência do Poder Judiciário para interferir de forma imediata ou mediata nas causas relativas ao trânsito.

2.3. NOÇÕES DE DIREITO PENAL E PROCESSUAL PENAL

- a. Conhecer os conceitos sobre o Direito substantivo e adjetivo destacando as responsabilidades penais e os conseqüentes procedimentos processuais;
- b. identificar as conseqüências jurídicas relacionadas com a função policial militar e a de agente da autoridade de trânsito no campo penal;
- c. conhecer os diversos tipos de infrações penais, bem como as providências que devam ser adotadas quando da sua constatação.

2.4. NOÇÕES SOBRE DIREITO CIVIL, PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO

- a. Conhecer os principais aspectos interferentes na matéria trânsito, com destaque especial para o tema das responsabilidades no que se relacione com o policiamento de trânsito;
- b. instruir o PM do trânsito sobre as providências a serem tomadas nas eventuais situações em que se exige do agente, além das providências relativas à legislação de trânsito, outras específicas das atribuições das Polícias Militares.

2.5. CONHECIMENTO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

- a. Conceitos e definições;
- b. hierarquia das normas legais que regem a matéria;
- c. histórico e princípios básicos.

2.6. ADMINISTRAÇÃO DO TRÂNSITO

- a. Analisar o Sistema Nacional de Trânsito;
- b. conhecer a organização, jurisdição e competência dos órgãos normativos e executivos;
- c. atribuições das autoridades de trânsito.

2.7. REGRAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO

- a. Compreendê-las e tornar efetiva a pretensão do legislador na aplicação e cumprimento dos preceitos;
- b. diferenciar as autoridades de trânsito e seus agentes e as atribuições de cada um em razão da matéria e do local;
- c. compreender como são classificadas as vias terrestres e a importância da sua classificação;
- d. inteirar-se das exigências legais, regulamentares e administrativas relacionadas com:
 - 1) Provas desportivas;
 - 2) atos públicos;
 - 3) trânsito de veículos oficiais e respectivo controle de uso;
 - 4) normas internacionais sobre circulação, das quais o Brasil seja signatário.

2.8. SINALIZAÇÃO

- a. Conhecer a competência para a implantação e a responsabilidade pela falta, incorreção e insuficiência;
- b. identificar as formas, cores, dimensões e funções dos sinais.

2.9. VEÍCULOS

- a. Conhecer a classificação dos veículos e as normas gerais de uso;
- b. inteirar-se das normas sobre pesos e dimensões;
- c. inteirar-se das normas legais e conhecer as interpretações predominantes quanto às exigências dos equipamentos e tudo que se relaciona com a segurança;
- d. compreender o que constitui o registro, e conhecer as várias exceções previstas na legislação específica.

2.10. CONDUTORES DE VEÍCULOS

- a. Conhecer as categorias e as classes de condutores;
- b. conhecer as exigências legais para a aprendizagem, autorização e habilitação para a direção de veículos;

- c. identificar os documentos exigidos;
- d. realizar com proficiência, a fiscalização de documentos no que se refere ao porte, formalismo e validade.

2.11. DEVERES E PROIBIÇÕES

- a. Conhecer os deveres e proibições, caracterizá-los, tipificá-los, adotando as providências nos casos de inobservância.

2.12. DAS INFRAÇÕES

- a. Definição;
- b. inteirar-se dos dispositivos legais, com vistas à legislação de trânsito;
- c. distinguir as infrações previstas na legislação de trânsito e seu inter-relacionamento jurídico;
- d. compreender a aplicação de penalidades e seus reflexos procedimentais.

2.13. AUTUAÇÃO

- a. Compreender o procedimento da autoridade competente e de seus agentes, relativo ao efeito de autuar;
- b. formalidades exigidas para a confecção do auto;
- c. quando e como o auto deve ser elaborado;
- d. relacionamento entre a autoridade de trânsito, seus agentes e o infrator quando da elaboração do auto de infração para imposição de penalidade (AIIP);
- e. porque o infrator tem direito de ficar com uma via do AIIP.

2.14. DEFESA PRÉVIA

- a. Fundamento e instituição da Defesa Prévia;
- b. finalidade da sua existência.

2.15. PENALIDADES

- a. Compreender a competência do órgão executivo de trânsito para julgar a procedência das autuações e aplicação de penalidades;

- b. analisar o preceito expresso na legislação de trânsito, ajustando a conduta do infrator no enquadramento legal, diante do fato concreto;

- c. ressaltar os procedimentos relativos à autuação, no que se refere ao formalismo e o reflexo em outros ramos do Direito, no que se refere à responsabilidade administrativa, civil e penal.

2.16. RECURSOS

- a. Compreender quando, onde e como podem ser interpostos, bem como os prazos e a tramitação;
- b. identificar a competência e espécies de órgãos julgadores.

2.17. ATRIBUIÇÕES DO PM COMO AGENTE DA AUTORIDADE POLICIAL E/OU DE TRÂNSITO

- a. Ajustar-se às variações funcionais de acordo com as atribuições que lhes são inerentes e o relacionamento com as diversas autoridades;
- b. adotar a providência adequada para tornar efetiva a relação da dupla jurisdição autoridade policial — autoridade de trânsito;
- c. inteirar-se dos procedimentos para o correto encaminhamento das ocorrências.

2.18. NORMAS COMPLEMENTARES E/OU SUPLETIVAS DA LEGISLAÇÃO NACIONAL

- a. Assimilar a interpretação na associação das Resoluções, Pareceres e demais normas resolutivas dos colegiados integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, bem como da legislação municipal, aplicáveis nos respectivos territórios como normas supletivas ou complementares da legislação federal.

2.19. NORMAS ESPECÍFICAS DA UNIÃO, ESTADOS, TERRITÓRIOS E MUNICÍPIOS QUE SE RELACIONAM COM A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

- a. Conhecer e aplicar as normas específicas relacionadas com o trânsito quando a competência for exclusiva ou concorrente de Órgãos da União, Estados, Territórios e Municípios;

b. zelar pelo cumprimento da regulamentação baixada pelos órgãos com jurisdição sobre as vias terrestres.

2.20. INFRAÇÕES PENAIS RELACIONADAS COM O TRÂNSITO

a. Noções básicas sobre Direito Penal e Processual Penal, no que se refere aos ilícitos relacionados com o trânsito.

2.21. NORMAS SOBRE O TRANSPORTE DE CARGAS E/OU PRODUTOS PERIGOSOS

a. Conhecer e aplicar a legislação específica que regulamenta o transporte de cargas e/ou produtos perigosos;

b. fiscalizar os condutores e os veículos, bem como autuar os responsáveis por infrações tipificadas na legislação específica que rege o transporte de produtos perigosos.

2.22. NORMAS SOBRE O TRANSPORTE DE CARGAS EXCEPCIONAIS

a. Conhecer as normas específicas relacionadas com a circulação de veículos que, dada a natureza das cargas, se processa sem observância das regras gerais no que se relaciona com peso, dimensões e acomodação da carga;

b. verificar a adoção de medidas especiais em relação a produtos que, dada a peculiaridade própria de cada um, devam ser transportados em condições excepcionais.

ARTIGO II

TÉCNICAS DE POLICIAMENTO DE TRÂNSITO

2.23. OBJETIVOS

a. Propor experiências de aprendizagem capazes de propiciar ao PM do trânsito:

1) Ser proficiente na execução do policiamento e fiscalização do trânsito;

2) aplicar corretamente os preceitos da legislação de trânsito, em cada caso concreto;

3) ter interesse para a inovação das técnicas de policiamento e fiscalização de trânsito;

4) conhecer os órgãos de trânsito do Estado, sua organização e seu relacionamento com a OPM de Trânsito.

2.24. INTRODUÇÃO AO POLICIAMENTO DE TRÂNSITO

a. Conhecer a aplicação da legislação de trânsito como base da execução do policiamento e fiscalização de trânsito;

b. conscientização sobre a necessidade de boas técnicas à execução do policiamento e fiscalização de trânsito.

2.25. ORGANIZAÇÕES POLICIAIS MILITARES DE TRÂNSITO, ORGANIZAÇÕES MILITARES EM FUNÇÃO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO, ORGANIZAÇÃO DOS DEPARTAMENTOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO E ÓRGÃOS RODOVIÁRIOS, CIRCUNSCRIÇÕES DE TRÂNSITO E CONSEQUENTE RELACIONAMENTO COM A ORGANIZAÇÃO POLICIAL MILITAR DE TRÂNSITO

a. Conhecer a organização da Organização Policial Militar de trânsito, área de atuação e critérios de distribuição de efetivos e meios;

b. competência das autoridades de trânsito;

c. relacionamento da Organização Policial Militar de trânsito com o Departamento Estadual de Trânsito, Circunscrições de Trânsito e Órgãos Rodoviários de Trânsito.

2.26. DEFICIÊNCIAS EVENTUAIS DA VIA E PROVIDÊNCIAS

a. Preparar o PM do trânsito para, no exercício de suas atividades específicas:

1) Identificar fatores deficientes da via e adotar medidas eficazes com vista à segurança viária;

2) minimizar os efeitos negativos das deficiências da via com vista à segurança.

2.27. POLICIAMENTO DE TRÂNSITO EM SITUAÇÃO NORMAL

a. Levar o PM do trânsito a:

1) Compreender os critérios utilizados no policiamento e fiscalização de trânsito;

2) aplicar os métodos corretos quando empregado no policiamento de trânsito, quer em posto fixo ou móvel.

2.28. POLICIAMENTO DE TRÂNSITO EM EVENTOS ESPECIAIS (DEFESA CIVIL, DEFESA INTERNA E DEFESA TERRITORIAL)

a. Comportamento esperado do PM do trânsito diante de tais eventos:

1) Identificar os fatores a serem considerados pelo policiamento de trânsito em tais eventos;

2) participar ativamente no policiamento de trânsito, quando das visitas de autoridades, das competições esportivas, das festas cívicas e datas festivas (finados, carnaval, feriados e fins de semana prolongados);

3) participar ativamente do policiamento de trânsito quando de ocorrências de calamidades e sinistros (enchentes, incêndios, desabamentos, explosão, etc.)

2.29. SEGURANÇA PESSOAL DO PM DE TRÂNSITO (ISOLADO OU EM GRUPO)

a. Levar o PM do trânsito a:

1) Identificar os principais riscos a que se sujeita o PM de trânsito;

2) conhecer e assimilar as técnicas de combate à criminalidade nas vias urbanas e nas estradas;

3) conhecer e ser treinado a fiscalizar com vistas ao furto e roubo de veículos.

2.30. FISCALIZAÇÃO DE VEÍCULOS E CONDUTORES

a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:

1) Identificar os itens e aspectos do veículo a serem fiscalizados;

2) conhecer todas as regras e suas execuções quanto à obrigatoriedade de uso de equipamentos nos veículos;

3) conhecer a adequação das categorias de veículos e seus condutores.

2.31. FISCALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS

a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:

1) Identificar os documentos de porte obrigatório e suas características fundamentais;

2) identificar todos os detalhes e campos que os documentos devem conter.

2.32. PROCEDIMENTOS QUE PERMITAM A APLICAÇÃO DE PENALIDADES

a. Preparar o PM do trânsito para:

1) Aplicar as penalidades de trânsito;

2) conhecer as limitações operacionais de policiamento e fiscalização de veículos na aplicação das penalidades;

3) identificar a competência do policiamento;

4) compreender como são processadas as autuações;

5) conhecer o relacionamento da PM com os órgãos de trânsito e com os órgãos julgadores (JARI e outros);

6) identificar as dificuldades da PM por não representar órgão de trânsito.

2.33. PREENCHIMENTO DE IMPRESSOS

a. Orientação ao PM do trânsito no sentido de que tenha condições seguras para:

1) Preencher com correção todos os impressos em uso no policiamento de trânsito;

2) conhecer e identificar os impressos apropriados para cada caso.

2.34. ACIDENTES DE TRÂNSITO E ATENDIMENTO

a. Instruir e dar condições técnicas ao PM do trânsito no sentido de que saiba:

1) Atender os acidentes de trânsito com vítimas, sem vítimas, com veículos oficiais, de representações diplomáticas e de organismos internacionais;

- 2) preencher o Relatório de Acidente de Trânsito (RAT);
- 3) compreender, para informação aos usuários, os critérios para a expedição de Certidões de Ocorrências;
- 4) aprender e aplicar regras fundamentais à sinalização do local de acidentes ou para a remoção de veículos, com vistas à segurança.

2.35. CONTROLE DE VELOCIDADE

- a. Levar o PM do trânsito no exercício de suas missões a:
 - 1) Compreender os métodos de controle de velocidade utilizados no Policiamento e Fiscalização de Trânsito;
 - 2) aplicação dos métodos de controle de velocidade e operação dos equipamentos;
 - 3) conhecer o problema velocidade/segurança.

2.36. CONTROLE DE ALCOOLEMIA DOS CONDUTORES

- a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:
 - 1) Compreender as deficiências causadas pelo álcool no motorista;
 - 2) aplicação e operação de aparelhos de ar alveolar;
 - 3) elaboração do Relatório de Dosagem Alcoólica.

2.37. PESAGEM DE VEÍCULOS DE CARGA

- a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:
 - 1) Compreender as técnicas de pesagem de veículos de carga;
 - 2) compreender os objetivos e a necessidade dessa fiscalização.

2.38. TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

- a. Proporcionar ao PM do trânsito condições de:
 - 1) Identificar e fiscalizar os produtos considerados como carga perigosa quando transportados;
 - 2) conhecer as penalidades e sua eficácia, no caso específico de transporte de produtos perigosos;
 - 3) assimilar os cuidados necessários ao transporte desses produtos.

ARTIGO III EMERGÊNCIA E SOCORROS URGENTES

2.39. OBJETIVOS

- a. Propor experiências de aprendizagem que propiciem:
 - 1) Identificar as peculiaridades dos diversos tipos de acidentes de trânsito com vítimas;
 - 2) montar sistemas de atendimento de emergência e de socorros de urgência nas vias em conjunto com os órgãos de trânsito existentes;
 - 3) prestar primeiros socorros e acionar os sistemas de SOS existentes e ao alcance da OPM responsável pelo policiamento e fiscalização do trânsito.

2.40. ACIDENTES, VÍTIMAS E SOCORRISTAS

- a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:
 - 1) Compreender as conseqüências danosas do acidente de trânsito com vítimas;
 - 2) compreender a «via crucis» por que passa uma vítima de acidente, desde a ocorrência até sua recuperação;
 - 3) compreender a necessidade da vítima receber socorro imediato e correto;
 - 4) identificar de imediato a situação e definir quais as providências cabíveis.

2.41. HEMORRAGIA

- a. Orientar o PM do trânsito no exercício de sua missão sobre como:
 - 1) Identificar ferimentos com hemorragia, tipos e conseqüências;
 - 2) atender vítimas de acidentes com hemorragia, aplicando-lhes os primeiros socorros adequados.

2.42. RESPIRAÇÃO ARTIFICIAL

- a. Orientar o PM do trânsito no exercício de sua missão sobre como:

1) Compreender o funcionamento do sistema respiratório e sua importância vital;

2) identificar de imediato vítimas com problemas respiratórios;

3) aplicar métodos de respiração artificial e socorro adequado.

2.43. QUEIMADURAS

a. Orientar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:

1) Entender a classificação das queimaduras e conseqüências que cada tipo causa à vítima;

2) aplicar os primeiros socorros adequados e providenciar a remoção para hospitais especializados.

2.44. PARTOS

a. Instruir o PM do trânsito no sentido de que tenha condições de:

1) Aprender a identificar na parturiente o momento do parto para assistência de emergência;

2) compreender a importância da aplicação de métodos corretos para salvar a vida da criança e da parturiente;

3) compreender a importância da remoção adequada da parturiente e da criança para hospitais, para o atendimento complementar.

2.45. ATENDIMENTO E TRANSPORTE DE VÍTIMAS DE ACIDENTES

a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:

1) Conhecer os sistemas existentes de primeiros socorros de vítimas de acidentes;

2) ter condições de propor melhorias ao sistema empregado no atendimento a vítimas;

3) identificar as várias modalidades de primeiros socorros passíveis de serem prestados;

4) usar o equipamento de pronto socorro adequado;

5) identificar os problemas de encaminhamento de vítimas a postos de pronto socorro.

ARTIGO IV

EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO E RELAÇÕES COM O PÚBLICO

2.46. OBJETIVOS

a. Propor experiências de aprendizagem que propiciem:

1) Participar de programas de treinamento e de educação de trânsito em conjunto com os órgãos de trânsito;

2) assessorar instituições oficiais e particulares quando solicitado, no desenvolvimento de programas de educação de trânsito;

3) despertar o interesse pela participação de programas educativos, junto a instituições e à comunidade em conjunto com os órgãos de trânsito;

4) compreender a importância e praticar, dentro de seu campo de ação, uma atividade eficiente de relações com o público;

5) desenvolver estudos dentro da área de Psicologia e Sociologia, visando identificar os diferentes níveis de formação do caráter e personalidade dos motoristas.

2.47. EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

a. Instruir o PM do trânsito no exercício de sua missão, visando:

1) Conhecer a problemática da educação de trânsito do motorista;

2) identificar os diferentes níveis de formação e personalidade dos motoristas;

3) aplicar o tratamento eficiente e adequado para os diversos níveis de educação do motorista;

4) conhecer a problemática da educação de trânsito do pedestre;

5) identificar os diferentes níveis de formação e personalidade dos pedestres;

6) aplicar o tratamento eficiente e adequado para os diversos níveis de educação do pedestre;

7) avaliar a importância da educação escolar para a formação do motorista e do pedestre, e mesmo dos passageiros;

- 8) participar e colaborar, dentro da comunidade, como fornecedor de elementos positivos à formação escolar das crianças;
- 9) identificar o tipo de público e objetivo a ser atingido.

2.48. RELAÇÕES COM O PÚBLICO

- a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:
 - 1) Compreender a necessidade de tratamento adequado aos diferentes níveis de educação do infrator como método de dissuasão;
 - 2) interpretar corretamente o desequilíbrio emocional do infrator perante o agente da lei quando colhido em flagrante infração;
 - 3) conhecer e utilizar corretamente os documentos necessários ao relacionamento policial militar, superiores hierárquicos e comunidade;
 - 4) empregar corretamente a linguagem adequada ao infrator, comunidade, imprensa, etc.;
 - 5) compreender que a orientação de trânsito ao usuário e à comunidade é fator preponderante à imagem da Corporação e à segurança.

ARTIGO V

MANUTENÇÃO E SEGURANÇA VEICULAR

2.49. OBJETIVOS

- a. Propor experiências de aprendizagem que propiciem ao PM do trânsito:
 - 1) Conhecer as principais partes e os componentes dos veículos e seu funcionamento em particular;
 - 2) avaliar as condições de segurança e de seu rendimento;
 - 3) promover um aproveitamento máximo e conservação das viaturas e manutenção de primeiro escalão, preventiva e corretiva;
 - 4) promover socorro mecânico ou detectar sintomas de defeitos futuros, que possam tornar-se condições adversas aos usuários ou ao próprio PM.

2.50. MANUTENÇÃO

- a. Instruir o PM do trânsito no sentido de que possa:

- 1) Adquirir conhecimentos sobre os sistemas: elétrico, de combustível, de transmissão, de direção, de freios, de suspensão, de lubrificação e de refrigeração;

- 2) adquirir conhecimentos sobre o funcionamento de veículos automotores.

2.51. SEGURANÇA

- a. Instruir o PM do trânsito no sentido de que possa:
 - 1) Adquirir conhecimentos sobre o relacionamento entre os acidentes e os veículos;
 - 2) conscientização sobre a necessidade da prévia vistoria do veículo antes do início do serviço;
 - 3) conscientização sobre a necessidade de conservação do veículo.

ARTIGO VI

DIREÇÃO DEFENSIVA

2.52. OBJETIVOS

- a. Propor experiências de aprendizagem que propiciem ao PM do trânsito:
 - 1) Aperfeiçoar-se profissionalmente como motorista habilitado;
 - 2) compreender «porque» e «como» acontecem os diversos tipos de acidentes de trânsito;
 - 3) agir com consciência e responsabilidade para se defender dos acidentes;
 - 4) obter os requisitos básicos para iniciar uma mudança de comportamento ao dirigir, condizente com um padrão que leve a realizar cada viagem sem acidentes, grandes ou pequenos.

2.53. A SEGURANÇA NO TRÂNSITO INTERESSA A TODOS

- a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:
 - 1) Compreender quanto a segurança do trânsito é importante à tranquilidade da comunidade e ao progresso da Nação;
 - 2) compreender que o PM como motorista representa a imagem da Corporação junto à comunidade.

2.54. DIREÇÃO DEFENSIVA: A ARTE DE FICAR VIVO

- a. O PM do trânsito deve ser instruído e capacitado a:
- 1) Identificar as condições adversas à segurança do trânsito;
 - 2) compreender a necessidade de moderação no uso do veículo frente às condições adversas de segurança;
 - 3) conhecer e aplicar as distâncias de tempo e reação, frenagem, parada e seguimento.

2.55. DIREÇÃO DEFENSIVA: QUESTÃO DE ATITUDE

- a. Comportamentos esperados do PM do trânsito no sentido de:
- 1) Conhecer e aplicar os elementos básicos da Direção Defensiva;
 - 2) compreender e aplicar medidas preventivas de segurança com vistas ao veículo de trás.

2.56. A COLISÃO COM O VEÍCULO EM SENTIDO OPOSTO

- a. O PM do trânsito deve ser instruído no sentido de:
- 1) Compreender os riscos e consequências graves da colisão frontal;
 - 2) adotar medidas com vistas a evitar a colisão traseira e outros tipos de acidentes;
 - 3) conhecer e adotar medidas para redução da força centrífuga nas curvas;
 - 4) compreender a importância do uso do cinto de segurança, modelos ideais, com vistas à primeira colisão e agravamento dos ferimentos.

2.57. A COLISÃO NO CRUZAMENTO

- a. Comportamentos esperados do PM do trânsito quando no volante de um veículo ao se aproximar de um cruzamento:
- 1) Compreender o risco à segurança nos cruzamentos;
 - 2) aplicar métodos de segurança na aproximação dos cruzamentos e nas conversões.

2.58. A ARTE DE ULTRAPASSAR E SER ULTRAPASSADO

- a. O PM do trânsito deve ser instruído no sentido de:
- 1) Compreender a problemática da ultrapassagem;
 - 2) conhecer o método básico da ultrapassagem e adotar precauções corretas na sua execução.

2.59. A COLISÃO MISTERIOSA

- a. O PM do trânsito deve ser instruído no sentido de:
- 1) Conhecer e identificar os chamados «acidentes misteriosos»;
 - 2) conhecer a aplicação das defesas para as condições adversas à segurança do trânsito;
 - 3) conhecer o efeito do álcool e das drogas na reação e efeito simétrico no condutor.

2.60. COMO EVITAR OUTROS TIPOS DE ACIDENTES

- a. O PM do trânsito deve ser instruído no sentido de:
- 1) Conhecer e identificar os demais tipos de acidentes para adotar medidas preventivas.

ARTIGO VII ENGENHARIA DE TRÁFEGO

2.61. OBJETIVOS

- a. Propor experiências de aprendizagem que propiciem ao PM do trânsito condições de:
- 1) Identificar e interpretar os conceitos de Engenharia de Tráfego que facilitem a integração de esforços na solução dos problemas do trânsito, pela utilização de terminologia comum utilizada pelos órgãos de trânsito, quer urbano, quer rodoviário;
 - 2) identificar problemas de trânsito cujas soluções dependem de Engenharia de Tráfego, através dos órgãos de trânsito do Estado.

2.62. INTRODUÇÃO À ENGENHARIA DE TRÁFEGO

- a. Levar o PM do Trânsito a desenvolver estudos capazes de:

- 1) Compreender os três elementos que atuam no trânsito, sua participação e inter-relacionamento;
- 2) compreender qual o campo de atuação da Engenharia de Tráfego, como é organizada para o desempenho de suas atividades.

2.63. INTERAÇÃO DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO COM O POLICIAMENTO E EDUCAÇÃO

- a. Levar o PM do trânsito a se aprimorar na matéria visando:
 - 1) Compreender a importância da Engenharia de Tráfego na segurança do trânsito;
 - 2) compreender e analisar a importância da integração global da Engenharia de Tráfego, Policiamento e Educação de Trânsito para a segurança.

2.64. ELEMENTOS INTERVENIENTES NO TRÂNSITO

- a. O PM do trânsito deve ser instruído no sentido de:
 - 1) Compreender quais são os elementos que atuam no trânsito;
 - 2) analisar o grau de participação desses elementos, suas possibilidades, suas limitações e os problemas que acarretam;
 - 3) identificar os elementos intervenientes no trânsito, classificá-los e caracterizá-los.

2.65. INTERSECÇÕES E VOLUME DE TRÁFEGO

- a) Desenvolver no PM do trânsito a capacidade de:
 - 1) identificar os principais volumes de tráfego;
 - 2) interpretar e analisar a composição da corrente de tráfego e as variações do volume;
 - 3) importância e classificação das intersecções na distribuição e segurança do fluxo e do tráfego.

2.66. VELOCIDADE

- a. Levar o PM do trânsito no exercício de sua missão a:
 - 1) Conhecer, interpretar e analisar as variações da velocidade;
 - 2) identificar a importância da velocidade como fator de fluidez e segurança do tráfego.

2.67. SINALIZAÇÃO E TERMOS TÉCNICOS DAS VIAS UTILIZADAS PELOS ÓRGÃOS DE TRÂNSITO DO ESTADO — CODIFICAÇÃO DAS VIAS ESTADUAIS E FEDERAIS

- a. Levar o PM do trânsito a ter experiências relativas à execução de suas missões, proporcionando-lhe condições de:
 - 1) Conhecer os termos técnicos das rodovias utilizados pelos órgãos de trânsito dentro de sua esfera de atribuições;
 - 2) conhecer e compreender o sistema de codificação das vias sob jurisdição municipal, estadual e federal;
 - 3) orientar-se pelo código da rodovia para identificação do local de infrações, acidentes e ocorrências diversas.

2.68. IDENTIFICAÇÃO DE PONTOS NEGROS

- a. Despertar no PM do trânsito a preocupação no sentido de que saiba:
 - 1) Identificar os pontos negros das ruas, avenidas e rodovias, através da simples observação de acidentes ou dos relatórios de acidentes ocorridos no mesmo local;
 - 2) analisar e interpretar os pontos das ruas, avenidas e rodovias que possam oferecer risco à segurança e propor soluções ou solicitar providências.

2.69. GEOGRAFIA REGIONAL

- a. Despertar o interesse no PM do trânsito, no sentido de preocupar-se em conhecer o ambiente de execução de suas missões, visando:
 - 1) Conhecer a área física onde exerce suas atividades como agente fiscalizador do trânsito;
 - 2) colocar-se em condições de oferecer informações corretas, visando facilitar o deslocamento dos motoristas;
 - 3) preocupar-se em conhecer seu ambiente de trabalho, mantendo-se em condições de oferecer alternativas em caso de congestionamentos, motivados por acidentes, veículos avariados, fenômenos atmosféricos, etc.;
 - 4) manter-se em condições de orientar turistas, indicando-lhes os locais procurados, tendo pra isso de conhecer os referidos pontos e meios mais adequados para atingi-los.

ARTIGO VIII

OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TELECOMUNICAÇÕES

2.70. OBJETIVOS

a. Propor experiências de aprendizagem que propiciem ao PM do trânsito, condições de:

- 1) Conhecer e operar todos os aparelhos de telecomunicações empregados no policiamento de trânsito;
- 2) conhecer os princípios técnicos de funcionamento dos aparelhos e sua manutenção de primeiro escalão;
- 3) despertar interesse para melhor exploração das comunicações, visando racionalização do seu emprego através de melhores conhecimentos técnicos.

2.71. INTRODUÇÃO AO ESTUDO DO SOM

a. Oferecer condições ao PM do trânsito no sentido de que venha a:

- 1) Conhecer a propagação do som e as formas de variação no volume e nas frequências;
- 2) conhecer os processos de modulação e suas aplicações;
- 3) adquirir embasamento para compreensão do sistema rádio.

2.72. TRANSMISSÃO E RECEPÇÃO

a. Para melhor desenvolvimento e aplicação do sistema rádio, o PM do trânsito deve:

- 1) Conhecer o sistema básico de transmissão e recepção;
- 2) compreender o funcionamento básico dos sistemas de áudio;
- 3) fornecer embasamento para compreensão do funcionamento dos equipamentos de comunicações.

2.73. TELEFONIA E TELEX

a. Proporcionar ao PM de trânsito condições de:

- 1) Conhecer os princípios de funcionamento dos sistemas de telefonia utilizados no policiamento de trânsito;
- 2) conhecer os princípios de funcionamento do telex;

3) conhecer os tipos de comutações, ponto a ponto, relacionando-se com outros de serviço.

2.74. MATERIAL DE RÁDIO E SUA MANUTENÇÃO

a. Proporcionar ao PM de trânsito ensinamento e condições de:

- 1) Identificar todas as estações rádio em uso no policiamento de trânsito;
- 2) conhecer a função dos seus componentes diretamente ligados à operação;
- 3) conhecer e executar a manutenção preventiva e corretiva de primeiro escalão.

2.75. PREFIXAÇÃO DAS ESTAÇÕES DE RÁDIO

a. Levar o PM de trânsito a se inteirar das técnicas operacionais de comunicações, oferecendo-lhe condições de:

- 1) Conhecer a sistemática ou prefixação de estações rádio do policiamento de trânsito;
- 2) identificar a estação de acordo com o seu prefixo.

2.76. NORMAS DE OPERAÇÃO

a. Proporcionar ao PM do trânsito conhecimentos suficientes relativos à técnica de operação de telecomunicações, levando-a a:

- 1) Conhecer as normas de operação de telecomunicações do policiamento de trânsito;
- 2) adquirir técnicas de operações que proporcionem melhor exploração das comunicações.

2.77. SISTEMAS RÁDIO

a. Proporcionar condições para que o PM do trânsito no exercício de suas missões, venha:

- 1) Conhecer os tipos de sistemas de locação de redes de rádio do policiamento de trânsito;
- 2) adquirir técnicas para melhor aproveitamento dos meios de comunicações.

ARTIGO IX

PREVENÇÃO E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO EM VEÍCULOS

2.78. OBJETIVOS

a. Propor experiências de aprendizagem que propiciem ao PM do trânsito, condições de:

- 1) Fiscalizar as normas de prevenção de incêndios em veículos;
- 2) utilizar técnicas adequadas de salvamento e extinção de incêndios em veículos, bem como medidas seguras para o trânsito quando da ocorrência de fogo em terrenos baldios e prédios em zona urbana e em matas próximas às rodovias quando em zonas rurais.

2.79. ELEMENTOS DO FOGO E CLASSIFICAÇÃO

a. Levar os PMs do trânsito a desenvolverem estudos no sentido de:

- 1) Conhecer os elementos do triângulo do fogo;
- 2) conhecer a classificação dos incêndios, as providências corretas quanto à prevenção e à extinção de cada um.

2.80. ELEMENTOS DO FOGO E AGENTES EXTINTORES

a. Proporcionar ao PM do trânsito no exercício de sua função, condições de:

- 1) Identificar os diversos agentes extintores e suas aplicações a cada tipo de incêndio;
- 2) distinguir e fiscalizar a carga, seu vencimento, dos diversos tipos de extintores de incêndio;
- 3) identificar os riscos apresentados pelos veículos de transporte de combustíveis, inflamáveis, explosivos e outros produtos perigosos, bem como adotar as cautelas necessárias.

2.81. EXTINÇÃO DE INCÊNDIOS EM VEÍCULOS

a. Instruir o PM do trânsito no exercício de sua função, proporcionando-lhe condições de:

- 1) Empregar adequadamente cada tipo de extintor;

2) identificar o perigo de explosão e adotar as cautelas necessárias quando da extinção de incêndios em veículos, em especial nos veículos de transportes de inflamáveis e outros produtos perigosos.

2.82. TÉCNICAS DE SALVAMENTO E MEDIDAS DE SEGURANÇA AO LONGO DAS RUAS, AVENIDAS, RODOVIAS, QUANDO DA OCORRÊNCIA DE INCÊNDIO EM TERRENOS BALDIOS, PRÉDIOS E EM MATAS EXISTENTES ÀS MARGENS DAS RODOVIAS

a. Levar o PM do trânsito a ter iniciativa e desprendimento quando da ocorrência de incêndios, proporcionando-lhe conhecimento e capacidade para:

- 1) Identificar as ferramentas usadas em salvamento e empregá-las adequadamente;
- 2) adotar as técnicas para a evacuação e isolamento da área;
- 3) definir e executar a seqüência normal de atendimento de acidentes com vistas ao incêndio e ao salvamento;
- 4) saber adotar as providências corretas nos incêndios nas matas próximas às rodovias, evitando sua propagação e conseqüências negativas à segurança do trânsito.

CAPÍTULO 3

LEGISLAÇÃO APLICADA

ARTIGO I

APLICAR NA PRÁTICA OS CONHECIMENTOS TEÓRICOS DOS PRECEITOS CONSTITUCIONAIS, INSTITUTOS DO DIREITO PENAL, PROCESSUAL PENAL, CIVIL, PROCESSUAL CIVIL, ADMINISTRATIVO E PRINCIPALMENTE A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO.

3.1. OBJETIVOS

a. Condicionar o PM do trânsito a pôr em prática o formalismo e respeitar as limitações impostas pela legislação específica, particularmente no que se refere a:

- 1) Ordens dadas pelos agentes encarregados de regular o trânsito em conformidade com a legislação nacional e internacional;
- 2) verificação de documentos que os condutores, sempre que solicitados, devam portar e exhibir;
- 3) verificação do licenciamento dos veículos, exceções estabelecidas pela própria legislação ou pelos órgãos competentes, objetivando o interesse público e visando não dificultar certas atividades que são tuteladas por normas específicas, e aqueles veículos que não estão sujeitos ao licenciamento;
- 4) vistoria destinada a verificar o estado de conservação do veículo, a existência de equipamentos obrigatórios, que basicamente

são os fundamentos da complexa segurança a que se refere a legislação;

5) fiscalização dos limites de peso, levando-se em conta os excessos sobre eixos, conjunto de eixos, capacidade de tração e pesos brutos totais de cada veículo, fixados pela autoridade competente;

6) fiscalização das dimensões autorizadas para veículos com carga ou sem ela, observada a questão da inobservância do balanço traseiro, fator preponderante para redução da segurança;

7) procedimentos que permitam aplicação de penalidades através de lavratura do auto de infração para imposição de penalidade (AIIP), preenchimento do auto de retirada do veículo de circulação (ARVC), preenchimento de recibos para os casos de apreensão de documentos, preenchimento do Relatório de Acidente de Trânsito (RAT) com as cautelas legais nos casos em que houver infração penal.

ARTIGO II

SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

3.2. OBJETIVOS

a. Compete à União legislar sobre tráfego e trânsito nas vias terrestres em todo território Nacional, conforme preceitua a Constituição Brasileira;

b. aos Estados cabe o poder residual de legislar supletivamente sobre matéria que não lhes sejam explícita ou implicitamente vedadas pela Constituição;

c. aos municípios é facultado o estabelecimento de normas que se refiram ao seu peculiar interesse, conforme Decreto nº 62.127 de 16-1-68 (Regulamento do Código Nacional de Trânsito), no seu artigo 37;

d. ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) competirá estipular normas, por meio de Resoluções e Pareceres, conforme artigo 11 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito (RCNT), com competência explícita nos artigos 5º do CNT e 9º do RCNT;

e. aos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRA) e Conselhos Territoriais de Trânsito (CONTETRA), caberá também manifestarem-se por meio de Resoluções e Pareceres, conforme artigo 8º do CNT e 15 do RCNT;

f. ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), ressurgido com o Decreto nº 76.387 de 2-10-75, foi atribuída competência para «exercer as atividades de supervisão, coordenação e controle da execução da política nacional de trânsito, realizar pesquisas relativas ao trânsito e prestar apoio técnico, administrativo e financeiro ao CONTRAN» (artigo 3º, XVIII);

g. os DETRANs dos Estados, Territórios e do Distrito Federal são órgãos executivos de trânsito do Sistema Nacional, sendo-lhes conferidas tarefas das mais importantes, tais como: o registro de veículos, habilitação de condutores, fiscalização e policiamento, e prevenção de acidentes, com jurisdição sobre o território do respectivo Estado, Território ou Distrito Federal (Artigo 10 do CNT);

1) a competência dos DETRANs está regulamentada no artigo 11 do CNT e 30 do RCNT;

h. os órgãos rodoviários podem estar subordinados à União, aos Estados e aos Municípios e têm missão executiva. Poderão, dentro de sua competência, baixar normas sobre execução de serviços, principalmente nos transportes de passageiros e de cargas;

1) os Departamentos de Estradas de Rodagem (DER) são os órgãos rodoviários do Estado, únicos, como tal reconhecidos pelo Sistema;

2) os órgãos rodoviários exercerão jurisdição sobre as estradas de seu domínio e, no tocante ao trânsito, eles se restringirão às faixas respectivas (artigo 33 do RCNT);

i. a CIRETRAN é um órgão de criação facultativa, subordinada às autoridades de trânsito, no caso DETRAN, com jurisdição no respectivo território, com atribuição de habilitar condutores, implantar sinalização e fazer estatísticas de trânsito (artigo 12 do CNT).

ARTIGO III

REGRAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO

3.3. OBJETIVOS

a. Compreender o que seja circulação, conforme especifica o artigo 13 do CTN, levando-se em consideração as regras de percurso, passagem, mudança de direção e preferência;

b. determinar as regras de circulação tendo em vista a utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em

grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento, visando o estabelecimento de:

- 1) prioridade;
- 2) ultrapassagem;
- 3) preferência;
- c. atribuição das autoridades de trânsito com jurisdição sobre a via;
- d. classificação das vias terrestres de acordo com sua utilização;
- e. provas desportivas, que só poderão realizar-se em vias públicas mediante prévia licença da autoridade de trânsito com jurisdição sobre elas e autorização da entidade patrocinadora da modalidade do respectivo desporto;
- f. veículos oficiais, regulamentações vigentes, controle e uso.

ARTIGO IV

DA CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL

3.4. OBJETIVOS

- a. Entender a sistemática de trânsito para os condutores e veículos que pretendam deixar ou ingressar no país;
- b. compreender o espírito das normas estabelecidas em atos internacionais ratificados pelo Brasil, leis federais e demais preceitos que regulam a matéria;
- c. Certificado Internacional para Automóvel, Permissão Internacional para Conduzir e Caderneta de Passagem nas Alfândegas:
 - 1) expedição;
 - 2) exigências legais para expedição;
 - 3) órgãos expedidores;
 - 4) prazos de validade dos documentos;
 - 5) órgão responsável pelo exame e visto da documentação dos veículos automotores em geral, para ingresso no Brasil;
 - 6) veículos pertencentes ao Corpo Diplomático, repartições consulares de carreira, representações de organismos internacionais junto ao governo brasileiro e a seus funcionários;
 - 7) condições especiais de acesso e trânsito temporário, a veículos licenciados em países do continente americano.

ARTIGO V DA SINALIZAÇÃO

3.5. OBJETIVOS

a. A sinalização é um sistema para controle do trânsito, por meio de mensagens transmitidas ao motorista e ao pedestre. Ela consegue realizar a adaptação do homem ao binômio veículo-via;

b. conjunto de processos de comunicação visual e sonora, pelo qual a autoridade de trânsito regulamenta, adverte ou indica o uso da via, tornando as operações de trânsito mais seguras, ordenando os fluxos dos veículos e/ou pedestres e permitindo o aumento da capacidade de vazão das vias públicas;

c. a sinalização de trânsito constitui-se de dispositivos de controle de tráfego e se apresenta por meio de:

- 1) placas;
- 2) marcas;
- 3) luzes;
- 4) gestos;
- 5) sons;
- 6) marcos;
- 7) barreiras;

d. tais dispositivos são colocados nas vias públicas ou em suas adjacências, pelas autoridades públicas, com funções de regulamentar, advertir e/ou orientar o trânsito;

e. sinalização vertical

1) o mais amplo processo de comunicação dentro do trânsito, informando e regulamentando, controlando e garantindo a segurança, enfim, facilitando a fluidez, ocorre através da sinalização vertical, usando as placas como meio de mensagem. Funcionalmente as placas são classificadas em três categorias:

- a) de REGULAMENTAÇÃO
- b) de ADVERTÊNCIA
- c) de INDICAÇÃO

2) cada categoria tem características próprias de projeto (forma, cor, dimensões, símbolos ou palavras);

3) o objetivo das placas é o de ajudar a manter o fluxo de trânsito em ordem e segurança;

f. os padrões de forma das placas são os seguintes:

- 1) octogonal
- 2) circular
- 3) triangular
- 4) quadrada
- 5) retangular
- 6) cruz

7) formas especiais, destinadas à identificação de rodovias. Têm forma de brasão;

g. utiliza-se as cores nas placas obedecendo-se os seguintes critérios:

1) vermelha — fundo da placa de obrigação de parada. Orla e tarja das placas de regulamentação em geral. Também utilizada no símbolo da placa indicativa de serviço auxiliar denominada PRONTO SOCORRO e na plaqueta indicativa de via interrompida;

2) verde — indicação de localização, direção, distância e via interrompida;

3) azul — indicação de serviços auxiliares;

4) amarela — atenção generalizada (advertência);

5) preta — símbolos e legendas das placas de regulamentação, advertência e indicação;

6) branca — fundo das placas de regulamentação e indicação, legenda das placas de indicação de fundo de outra cor e da placa de PARADA OBRIGATÓRIA;

h. sinalização horizontal:

1) a sinalização horizontal pode ser feita através de marcações viárias e outros dispositivos como balizadores, delineadores, pavimentos coloridos e pisos franjados;

i. sinalização semaforica:

1) o semáforo é um dispositivo de controle e segurança, tanto de veículos como de pedestres. Devido à sua característica de intervir no direito de passagem para os diferentes movimentos, em intersecções ou em outros locais ao longo das vias, o semáforo exerce uma profunda influência sobre o fluxo de trânsito;

2) os semáforos, quando usados devidamente, propiciam as seguintes vantagens:

a) organizam o trânsito nas intersecções, diminuindo os conflitos, podendo aumentar sua capacidade de escoamento;

b) reduzem a frequência dos acidentes;

c) podem ser coordenados para propiciar um movimento contínuo a uma velocidade definida, ao longo de uma determinada rota;

d) podem ser usados para interromper o trânsito, permitindo o cruzamento de pedestres;

3) os semáforos normalmente são constituídos por luzes de indicação nas cores verde, amarela e vermelha:

a) luzes para controle de tráfego com setas:

— em certas circunstâncias, a luz verde de um semáforo pode ser complementada por uma seta direcional, que separa e providencia tempos individuais para várias direções de movimento de tráfego;

b) luz intermitente de cor amarela:

— Os veículos podem prosseguir cautelosamente;

c) luz intermitente de cor vermelha:

— os veículos devem parar antes da travessia;

4) a sinalização de trânsito pode ser feita com elementos:

a) permanentes;

b) temporários;

5) a sinalização de trânsito permanente pode ser conjuntamente feita por:

a) placas;

b) marcas viárias;

c) sinais luminosos;

6) a sinalização de trânsito provisória, geralmente usada junto a obras, pesquisas de tráfego, acidentes, etc., pode ser:

a) obstrução;

b) sinais luminosos;

c) outros sinais;

j. Condições de implantação da sinalização de trânsito:

1) a implantação dos sinais de trânsito deve atender às seguintes condições fundamentais:

a) necessidade efetiva;

b) força de impacto;

- c) simplicidade e clareza;
- d) implantação adequada;
- e) concentração máxima de informações;
- f) impor respeito;
- g) localização;
- h) uniformidade;
- 1. Condições de eficiência da sinalização:
 - 1) legibilidade;
 - 2) contraste;
 - 3) iluminação;
 - 4) refletorização.

ARTIGO VI DOS VEÍCULOS

3.6. DEFINIÇÕES

Veículo, segundo Aurélio, é qualquer dos meios utilizados para transportar ou conduzir pessoas, objetos, etc., de um lugar para outro, especialmente os que são construídos pelo homem ou dotados de mecanismo.

Veículo é o engenho móvel construído pelo homem, dotado de auto propulsão ou não, para fins de transporte de pessoas, animais ou bens, de um lugar para outro. (Álvares Pintor, Josué — Capitão PM — CIE/Comando de Policiamento Rodoviário-São Paulo).

3.7. OBJETIVOS

a. Determinar as classificações, as condições de segurança, peso e dimensões dos veículos, com vista aos preceitos da legislação de trânsito;

- 1) classificação:
 - a) quanto à tração;
 - b) quanto à espécie;
 - c) quanto à categoria.
- b. Equipamentos

1) os veículos para circulação deverão estar dotados de todos os equipamentos obrigatórios determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito, sob pena de não poderem ser licenciados ou registrados (artigo 37 do CNT);

c. Limitação de peso e dimensões

1) Os veículos que não tiverem peso e dimensões estabelecidos pela autoridade competente não poderão transitar pelas vias terrestres, de acordo com o artigo 36 do CNT. A competência para estabelecer os limites máximos de peso e dimensões dos veículos foi atribuída ao Regulamento (CNT, artigo 14, § 1º e 2º). À autoridade de trânsito restou tão-somente a faculdade de reduzir os limites pré-estabelecidos (CNT, artigo 14, § 1º *in fine*). Ter em vista o que preceituam os artigos 240 e 241 do RCNT, nos quais faculta aos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito reduzir os limites constantes dos artigos 82 e 83, § único, RCNT;

2) a competência para fixar o peso bruto e a capacidade de tração da unidade tratora é do fabricante do veículo, sujeitos à aprovação do Ministério da Indústria e Comércio (CNT, artigo 14 § 2º, combinado com o artigo 79 e §§ do RCNT);

3) a limitação do peso e dimensões dos veículos decorre da necessidade da segurança do próprio trânsito, mas em especial da conservação das vias, tanto urbanas como rodovias;

4) a fiscalização dos limites de peso far-se-á ao longo da rodovia, com a utilização de balanças fixas ou móveis (RCNT, artigo 239);

5) os veículos que tiverem permissão das autoridades competentes ficam excetuados dessa exigência (CNT, artigos 50 a 82, § 5º, e RCNT, artigo 85); os demais ficam sujeitos à pesagem;

6) as dimensões autorizadas para veículos, com carga ou sem ela, são aquelas estabelecidas pelo artigo 81 do RCNT;

7) ter em vista a fiscalização destes preceitos, especialmente com relação ao balanço traseiro dos veículos (RCNT, artigo 81, § 1º), já que o descumprimento destes preceitos gera diminuição de segurança na circulação de tráfego.

d. Vistoria

1) A legalidade da vida do veículo começa na própria fábrica, que é obrigada a cumprir as especificações impostas pelo Poder Público;

2) ao adquirente do veículo que não esteja licenciado, para introduzi-lo no trânsito das vias públicas, incumbe submetê-lo à vistoria (CNT, artigo 37, § 1º e demais Resoluções do CONTRAN);

3) entende-se por vistoria não só a realizada na repartição de trânsito ou nas entidades credenciadas, mas também aquelas efetivadas ao longo das vias terrestres pelos agentes da autoridade de trânsito, quando se propõem a verificar o estado de conservação do veículo, a existência de equipamentos obrigatórios. Esse procedimento do agente é determinado pelas autoridades de trânsito como critério de vistoria facultativa.

e. Registro

1) O Capítulo VII do CNT e a Seção IV do Capítulo V do RCNT determinam a obrigatoriedade de registro apenas aos veículos automotores, reboques, carretas e similares, excluídas as viaturas militares (CNT, artigo 52 e RCNT, artigo 108);

2) exceções de registro aos veículos licenciados em outro país, aqueles que portarem placas de «Fabricante», de «Experiência» e também os veículos adquiridos por turistas não se impõe a exigência do registro (RCNT, artigo 124);

3) os artigos 52 e 108 respectivamente do CNT e RCNT declaram expressamente quais os veículos sujeitos a registro;

4) exigências para o registro inicial (RCNT, artigo 110, inciso I);

5) exigências para registros posteriores (RCNT, artigo 110 inciso II).

f. Licenciamento

1) É um ato a que se obrigam todos os proprietários de veículos, seja qual for a sua classificação regulamentar (RCNT, artigo 77, incisos I, II e III);

2) a obrigatoriedade atinge apenas os veículos que se destinem à circulação nas vias terrestres e será efetivada no município de domicílio ou residência de seus proprietários (CNT, artigo 57);

3) existem exceções estabelecidas pela própria legislação ou pelos órgãos competentes, objetivando o interesse público e visando a não dificultar certas atividades que são tuteladas por normas específicas, tais como:

a) viaturas militares, veículos licenciados em outro país, veículos novos, aqueles que portarem placas de «FABRICANTE», de «EXPERIÊNCIA» e também os automóveis adquiridos por turistas (RCNT, artigo 124);

4) as exigências para renovação de licença de veículo (RCNT, artigo 125 e seguintes).

g. Identificação

1) A identificação dos veículos é um complemento do licenciamento, tanto que o CNT trata do assunto no mesmo Capítulo VIII e o artigo 60 diz que após a satisfação das exigências previstas os veículos serão emplacados com números correspondentes às respectivas licenças;

2) a identificação dos veículos far-se-á pelas placas dianteira e traseira, devendo esta estar lacrada à estrutura do veículo, com forma, dimensões e cores estabelecidas pelo CONTRAN;

3) ter em vista as exceções previstas em lei e normas vigentes relativas ao uso, cor e dimensões das placas.

h. Equipamentos

1) Determina o Código que nenhum veículo poderá ser licenciado ou registrado, nem poderá transitar em via terrestre, sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado (CNT, artigo 37);

2) a competência para proibir equipamentos ou acessórios, fixar especificações, bem como exigir o uso de outros (RCNT, artigo 92, §§ 3º e 4º), foi atribuída ao CONTRAN;

3) o parágrafo 1º do artigo 42 do RCNT, com a nova redação dada pelo Decreto nº 82.925, de 21-12-78, é do seguinte teor: «A autoridade de trânsito ou entidade por ela credenciada na forma e condições estabelecidas pelo CONTRAN, ao vistoriar o veículo verificará se dispõe de equipamento obrigatório em perfeito estado e se atende às exigências de segurança».

i. Combustível

1) Com a constante preocupação pelas autoridades federais relativa ao consumo e racionalização do uso dos derivados de petróleo, a matéria está afeta de modo principal ao Conselho Nacional do Petróleo, a quem incumbe «autorizar, regular e controlar a importação, a exportação e o transporte, inclusive a construção de oleodutos, a distribuição e o comércio de petróleo e seus derivados no território nacional»;

2) cabe ao policiamento de trânsito, no exercício de suas missões, fiscalizar o cumprimento das normas que tratam do assunto, atuando os infratores e retirando de circulação os veículos que utilizem combustíveis em desacordo com aquele especificado no CRLV.

ARTIGO VII PEDESTRES

3.8. OBJETIVOS

a. Rebuscando conceitos e definições sobre o que seja um pedestre, achamos na obra «*Il Pedone*» de Gian Carlos Angeloni, *Il Pedone*, 1969, página 1, a seguinte declaração: «Sabe-se por pedestre (peatone, pedone, piéton, pedestrian, fussgänger) o homem (ser humano) que caminha a pé.» Mas esta definição lingüística e puramente prática não satisfaz inteiramente aos fins jurídicos, para estabelecer quando e em qual condição determinado sujeito, como pedestre, entra na disciplina circulatória. Uma satisfatória definição jurídica, expõe o citado autor — pode ser a seguinte: É pedestre aquele que percorre a via pública a pé ou com aparelho que lhe seja aplicado, valendo-se exclusivamente da força propulsora dos membros inferiores.

b. Nessa definição-tipo poder-se-á incluir o rapaz que usa o seu patim, o homem que usa sua perna de pau, o deficiente físico que se apóia sobre muletas, o esquiador, etc.

c. A Legislação de Trânsito nacional prevê sanções aos pedestres e, em razão destes, aos condutores que não observarem as regras protetoras daqueles que são os mais frágeis no uso da via pública que são os pedestres (RCNT, artigo 192, CNT, artigo 93 — CNT, artigo 86 e RCNT, artigo 178 — CNT, artigo 83, XI, XXIII, CNT, artigo 89, XXV).

ARTIGO VIII DOS CONDUTORES

3.9. OBJETIVOS

a. Impõe o Código que nenhum veículo poderá transitar nas vias terrestres sem que seu condutor esteja devidamente habilitado ou autorizado na forma da lei e de seu regulamento (CNT, artigo 64);

b. o reconhecimento da habilitação para conduzir, originária de outro país, estará subordinado às condições estabelecidas em acordos internacionais ratificados pelo Brasil e, na inexistência destes, na forma estipulada pelo CONTRAN (RCNT, artigo 133);

c. exceção às regras do artigo 64 do CNT está no artigo 132 do Regulamento, ao referir-se a uma *licença para aprendizagem* nas vias públicas, cujo modelo obedecerá ao constante no anexo VII, segundo normatização do CONTRAN (RCNT, artigo 133);

d. a Lei nº 6.731, de 4-12-79, introduziu profundas modificações na sistemática do Capítulo IX do Código, referente a condutores de veículos, dando ao CONTRAN a competência para determinar categorias e classes de condutores de veículos, normas relativas à aprendizagem e à autorização para dirigir;

e. o CONTRAN e os CETRANS, na esfera de sua competência, regulamentarão a autorização para conduzir veículos de propulsão humana ou de tração animal, a qual terá unicamente validade local (CNT, artigo 65, §§ 1º e 2º);

f. a competência para expedir Carteira Nacional de Habilitação é dos DETRANs (CNT, artigo 68 — RCNT, artigo 164);

g. embora o artigo 77 do RCNT dê a classificação de veículos, o CONTRAN, para fins de habilitação, agrupou os veículos automotores nas seguintes categorias e classes:

I — Categoria «A» — veículos autorizados de duas ou três rodas, com ou sem «*side-car*», provido de motor de propulsão;

Classe «A-1» — motonetas e motocicletas até 180 cc de cilindrada;

Classe «A-2» — motocicletas acima de 180 cc de cilindrada;

II — Categoria «B» — veículos motorizados não compreendidos na categoria «A», cujo peso máximo autorizado não exceda a 3.500 (três mil e quinhentos) quilos e cujo número de lugares não exceda 8 (oito), sem contar o condutor;

III — Categoria «C» — veículos motorizados destinados ao transporte de mercadorias e cujo peso máximo autorizado exceda a 3.500 (três mil e quinhentos) quilos;

IV — Categoria «D» — veículos motorizados destinados ao transporte de pessoas e que tenham mais de 08 (oito) lugares, sem contar o do condutor;

V — Categoria «E» — conjunto de veículos acoplados cujo trator esteja compreendido em qualquer das categorias «B», «C» ou «D», mas que pela sua natureza não se incluem em nenhuma dessas categorias;

1) os veículos destinados a transporte de passageiros, de escolares ou de produtos perigosos, só poderão ser dirigidos por condu-

tores com idade mínimo de 21 (vinte e um) anos completos e habilitados em uma das categorias «B» (sem restrições), «C» ou «D» sem concordância com a categoria do veículo a ser conduzido.

h. Aprendizagem

1) A Resolução 670/87, de 14 de setembro de 1987, do Conselho Nac. de Trânsito, regula toda a sistemática de habilitação para condutores de veículos automotores em território nacional e especifica exigências desde:

- a) Instalação e funcionamento das escolas de formação de condutores de veículos automotores;
- b) aprendizagem, habilitação de condutores, classificação de condutores e classificação de veículos automotores;
- c) exames de saúde e psicotécnico; e,
- d) programas de instrução — provas finais.

ARTIGO IX

DEVERES E PROIBIÇÕES

3.10. GENERALIDADES

Toda pessoa que a título de pedestre, condutor ou passageiro, toma parte no trânsito, deve supor que os demais usuários se comportem observando e respeitando as normas de circulação.

Trata-se do princípio da confiança, um dos princípios fundamentais do trânsito e pelo qual todo usuário da via terrestre deve ter a garantia de que os demais, tal como ele, se comportam de forma prudente, normal e observando rigorosamente os regulamentos. Por força desse procedimento nasce a mútua confiança.

Em resumo, do participante do trânsito se espera que se comporte de forma a não molestar, incomodar, prejudicar ou afetar os demais participantes da circulação, isto é, que não adote condutas ou comportamentos negligentes, descuidados, imprudentes, violadores dos regulamentos de trânsito.

Esse princípio também compreende a obrigação de conhecer e cumprir todos os ordenamentos do trânsito, principalmente o Código, o Regulamento e as Resoluções do CONTRAN.

Daí a importância do Capítulo X do Código (Deveres e Proibições), cuja colocação deverá estar após a conceituação das infrações (Capítulo XI). Já que o seu conhecimento e estudo devem pre-

ceder o exame dos deveres e proibições que são o tipo específico das infrações, com suas respectivas penalidades.

É de se notar, finalmente, que no Código e no Regulamento e em outras normas do CONTRAN existem preceitos a serem cumpridos, seja com penas específicas seja com penas genéricas, tratadas nos artigos 94 e 111 do CNT.

3.11. DEVERES

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

I — Dirigir com atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o RCNT: artigo 175, I.

O dever estabelecido no artigo 83 representa nada mais do que uma regra geral de prudência, pois «dirigir com atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito» engloba quase tudo quanto deva ser estabelecido para evitar acidente; o motorista que se ativesse ao texto legal estaria a salvo de culpabilidade.

A intensidade do tráfego moderno e as necessidades de circulação e rapidez dela resultantes se enfrentam com a demanda da segurança de todos que se relacionam com ele.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

II — Conservar o veículo na mão de direção e na faixa própria.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o RCNT: art. 175, II.

O Código adota o princípio quase universal da circulação pelo lado direito.

O lado direito, portanto, é a mão de direção.

A violação da mão de direção, exceto para ultrapassar outro veículo, e, unicamente pelo espaço necessário para este fim, só ficará caracterizada como infração nas vias de sentido único de direção e/ou quando houver faixa própria devidamente sinalizada. Esclarecendo, basta para a infração a inobservância da mão, ou da faixa, não sendo necessária a concomitância, como pretendem alguns intérpretes e os transgressores, quando oferecem suas defesas.

Quando se tratar de via de duplo sentido de direção o enquadramento da inobservância da mão de direção deve ser feito de acordo

com o preceito do artigo 89, inciso VI, do CNT. Não se deve confundir também esta regra com a prevista no artigo 89, XIV, do CNT.

A expressão *contramão* é confundida por uma grande maioria com *transitar em sentido oposto ao estabelecido*, devendo esse erro ser evitado, pois a regra do artigo 89, XIV, do CNT só se caracteriza nas vias de sentido único de direção ou quando se tratar de pistas separadas por obstrução física.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

III — Guardar distância de segurança entre o veículo que dirige e o que segue imediatamente à sua frente.

Penalidade: Grupo 2

Correspondência do RCNT: artigo 175, III.

Quando um veículo segue um outro, com a mesma velocidade daquele que o precede, deve manter uma certa distância que consinta, por eventual parada brusca do veículo da frente, frear sem correr o risco de colisão com a parte posterior. É o acidente que os italianos denominam «tamponamento».

Esta distância é relacionada com a inevitável demora que leva o condutor para poder, por sua vez, iniciar a freada, supondo-se que ambos os veículos, que desenvolvem a mesma velocidade, possam parar dentro da mesma distância e no mesmo tempo.

A distância de segurança é então proporcionada àquilo que os técnicos denominam *tempo morto*. Esse tempo morto na prática equivale ao tempo psicotécnico (*time lag*) pelo que se pode considerar como média a distância correspondente ao espaço percorrido durante o tempo psicotécnico de cerca de um segundo, em relação às demais velocidades desenvolvida pelos veículos. Na realidade, porém, convém sempre guardar uma distância maior, não somente por prudência, e porque acontece não contar-se com uma freada brusca ou um bloqueio, mas ainda uma freada gradual e técnica, ainda que o veículo que precede execute uma freada mais enérgica.

Contudo, é necessário levar em conta possíveis efeitos negativos que podem ter a freada executada por quem nos precede (derrapagem, choque com outro veículo proveniente de direção oposta, capotamento, tombamento ou inversão da direção de marcha por rotação sobre o eixo, etc.) pelo que é conveniente guardar uma distância que seja realmente «de segurança».

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

IV — Aproximar o veículo da guia da calçada, nas vias urbanas, para embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o RCNT: artigo 175, IV.

Para perfeito entendimento deste dever é necessário conceituar parada e estacionamento.

Parada, pelo que se infere do disposto no artigo 17 do CNT é a imobilização do veículo pelo tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros desde que não interrompa ou perturbe o trânsito.

Para a carga ou descarga, a imobilização do veículo está sujeita a uma regulamentação local (CNT, artigo 17, parágrafo único).

Estacionamento, segundo a definição regulamentar, «é a parada de veículos por tempo superior ao necessário para o desembarque ou embarque de pessoas ou carga e descarga de mercadoria» (RCNT, Anexo I).

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

V — Desviar o veículo para o acostamento nas estradas, para embarque e desembarque de passageiros e carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, V.

Acostamento, consoante a definição divulgada pelo Engenheiro Adalberto Morais Natividade, é: «parte da rodovia contígua à pista de rolamento, destinada à parada de veículos, em casos de emergência, bem como para o suporte lateral do pavimento».

É proibido estacionar no acostamento, segundo a regra dos artigos 89, XXXIX, e, do CNT e 181, XXXIX, e, do RCNT.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

VI — Dar passagem, pela esquerda, quando solicitado.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: art. 175, VI.

Já vimos que a circulação deve ser feita pela direita, reservando-se a faixa da esquerda, quando a via é de mão única, para a circulação mais rápida e para a ultrapassagem.

Mesmo nas vias de mão dupla a ultrapassagem é feita pela esquerda, como regra. Só quando o veículo de frente já deu sinal regulamentar de que vai entrar à esquerda é que se poderá ultrapassar pela direita, com as devidas cautelas (RCNT, art. 38, X).

Muitos condutores têm a mania de andar pelo centro do caminho. São os «monopolizadores» da via, que estorvam e furtam o espaço público a que os demais têm direito.

O pedido de passagem, se todos cumprissem seus deveres, seria desnecessário. Em alguns momentos, como medida de prudência, será mister a advertência ao motorista da frente, se se perceber que ele pode, por qualquer manobra inesperada, cortar o caminho da esquerda.

As vias públicas foram destinadas para as necessidades do povo em seu conjunto. Nenhum indivíduo, pois, tem o direito de usá-las mais que o estritamente necessário nem fazê-lo com estorvo e prejuízo para os demais.

A solicitação de passagem deve ser sempre atendida, pois o que melhor expressa a idéia de civilização é a cortesia. Por outro lado, o uso da buzina deve ser sempre para pedir passagem e nunca para exigí-la.

O Regulamento, nas regras gerais de circulação, estabelece que «ao ser ultrapassado, o condutor não poderá acelerar a velocidade de seu veículo» (art. 38, II, d). Se o fizer, terá praticado uma infração, para a qual não há penalidade específica, sendo o caso, portanto, da aplicação dos artigos 111 do CNT ou 198 do RCNT.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

VII — Obedecer à sinalização.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, VII.

Como existem penalidades para a sinalização regulamentadora (RCNT, artigo 69, I, § 1º) é de se convir que este preceito está condicionado às placas de advertência, que se destinam a avisar os usuários da existência e natureza de perigo na via (RCNT, artigo 69, § 2º).

A regra também está ligada ao preceito do artigo 83, I, pois, quem desobedece à sinalização orientadora está dirigindo sem atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

VIII — Parar veículos:

a) Sempre que a respectiva marcha for interceptada por outros veículos que integrem cortejo, prêmios, desfiles e formações militares, crianças, pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos que lhes dificultem o andar e cegos, identificados por bengala branca ou por outro processo aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 2.

b) Para dar passagem a veículos precedidos de batidores, bem como a veículos do corpo de bombeiros, de socorros médicos e ser-

viços de polícia, quando em missão de emergência, que estejam identificados por dispositivos de alarme e de luz vermelha intermitente.

Penalidade: Grupo 3.

c) Antes de transpor linha férrea ou entrar na via preferencial.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, a, b, c.

Uma definição ampla do problema — afirmam os técnicos da CET — incluiria os cegos, pessoas com visão reduzida, paraplegicos, idosos, obesos, gestantes em adiantado estado de gravidez, pessoas com dificuldade de coordenação motora, etc., ou seja, todas aquelas que apresentam algum tipo de dificuldade de locomoção no meio urbano. Os deficientes mentais, apesar de também apresentarem essa dificuldade, não são incluídos nessa categoria, pois sua problemática tem outras origens e implicações.

Além da obrigatoriedade de parar sempre que a sua marcha for interceptada por outros veículos, o condutor tem por dever «transitar em velocidade compatível com a segurança» quando se aproximar de tropas militares, aglomerações, cortejos, prêmios e desfiles (CNT, artigo 83, XXIII, i).

Os veículos dos bombeiros, de socorros médicos e serviços de polícia gozam de prioridade de trânsito, tanto quanto aqueles precedidos de batidores, por força do artigo 13, VIII e IX, do CNT. Além dessa prioridade, os três primeiros gozam de livre circulação e estacionamento, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos de alarma sonoro e de luz vermelha intermitente.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

IX — Fazer sinal regulamentar de braços ou acionar dispositivo luminoso indicador, antes de parar o veículo, reduzir-lhe a velocidade, mudar de direção ou quando iniciar a marcha.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, IX.

O condutor fará sinalização de braços na conformidade do que está previsto no RCNT, Anexo II, 4-B, especialmente para dobrar à esquerda, diminuir a marcha ou parar e dobrar à direita.

Os gestos do condutor suprem o sinal luminoso, quando forem similares, mas, em determinadas ocasiões, é obrigatório o uso do si-

nal luminoso, como especifica o artigo 72 do RCNT, isto é, à noite e nos casos de visibilidade reduzida.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

X — Obedecer a horários e normas de utilização da via terrestre, fixados pela autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, X.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XI — Dar preferência de passagem aos pedestres que estiverem atravessando a via transversal na qual vai entrar, aos que ainda não hajam concluído a travessia, quando houver mudança de sinal, e aos que se encontrem nas faixas a eles destinadas, onde não houver sinalização.

Penalidade: Grupo 3. Quando o pedestre estiver sobre a faixa a ele destinada: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XI.

O motorista deve ter em conta que o pedestre está na maioria das vezes descuidado, mesmo quando atravessa a via pública. Existe, é verdade, um tipo de pedestre «provocador», mas é de se ressaltar que o pedestre quase sempre é um indivíduo pouco educado para a segurança no trânsito.

Em dias de chuva, como se verifica facilmente, o pedestre está mais interessado em não se molhar do que em não ser atropelado.

Não se pode esquecer que os pedestres constituem um grupo não tão grande quantitativamente, mas visivelmente heterogêneo qualitativamente: idade, condições fisiopsíquicas, cultura, educação. Desta heterogeneidade deriva automaticamente uma deformação de comportamento também na circulação e que não se pode deixar de levar em conta.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XII — Nas vias urbanas, deslocar com antecedência o veículo para a faixa mais à esquerda e mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando tiver de entrar para um desses lados.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XII.

O preceito é de fácil entendimento, mas não é cumprido quase de modo costumeiro. O que se observa continuamente nas vias urbanas é a «fechada» do veículo que pretende seguir em frente pelo

veículo do condutor despreparado, afoito, ignorante ou imprudente e que delibera entrar para a direita ou para a esquerda.

Trata-se também de um preceito pouco fiscalizado, seja porque exige permanente observação nos cruzamentos, seja porque já entrou na rotina das «inobservâncias consentidas».

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XIII — Nas estradas onde não houver locais apropriados para a operação de retorno, ou para a entrada à esquerda, parar o veículo no acostamento à direita, onde aguardará oportunidade para cruzar a pista.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XIII.

A operação de retorno na estrada é manobra que deve ser feita com prudência e cautela redobrada, respeitando-se rigorosamente o que determina o Código.

E isto porque «o simples acionamento de sinais luminosos, indicativos de uma conversão, não significa que esta possa ser efetivada sem um melhor exame das condições de tráfego, especialmente em rodovias em que o mesmo se faz, em altas velocidades». (Revista dos Tribunais, 344:321).

«Numa estrada supermovimentada, as conversões à esquerda devem ser precedidas de cautelas extraordinárias, para que a travessia da pista se faça em diagonal. Somente no caso de absoluta certeza da inexistência de veículos nas proximidades, é que poderá o motorista tentar a conversão a partir do centro da pista». (RT, 347:361).

«Quem pretende sair de uma rodovia pela esquerda, deve primeiramente parar no acostamento, pelo lado direito, aguardando a oportunidade para cruzar a pista, e não bruscamente efetuar a manobra, dando margem à colisão com o veículo que lhe segue» (RT, 391:343).

«É patente a culpa do motorista que, ao ser ultrapassado por outro veículo, deriva para a esquerda com o objetivo de entrar numa estrada secundária. Nos termos do artigo 83, XIII, do CNT, está obrigado a parar o veículo no acostamento à direita, onde deve aguardar oportunidade para cruzar a pista». (RT, 402:263).

«É imprudência inequívoca convergir à esquerda em rodovia, sem conduzir o veículo para o acostamento da direita, conforme determina o artigo 83, XIII, do CNT, aguardando ali a ocasião propícia para cruzar a pista» (JTACrim, 12:296).

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XIV — Nas vias urbanas, executar a operação de retorno somente nos cruzamentos ou nos locais para isso determinados.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XIV.

O retorno pode ser expressamente proibido pela autoridade de trânsito, como está posto no artigo 14, IV, do CNT.

É proibido executá-lo, ainda que nos locais permitidos, com prejuízo da livre circulação dos demais veículos ou da segurança, bem como nas curvas, aclives e declives (CNT, art. 89, XVII e RCNT, 181, XVII).

É comum a inobservância deste preceito; poucos condutores se dão ao trabalho de chegarem até o cruzamento mais próximo, quanto mais de darem a volta pelo quarteirão.

Mais grave ainda é o retorno em marcha à ré, pois esta prática é proibida, salvo na distância necessária para pequenas manobras (CNT, artigo 89, XIII).

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XV — Colocar-se com seu veículo à disposição das autoridades policiais, devidamente identificadas, quando por elas solicitado para evitar fuga de delinquentes, ou em casos de emergência, na forma do Regulamento.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XV.

Por omissão consciente, ou para não aventurar-se no absurdo da exigência, não foi dada pelo legislador executivo a regulamentação do preceito legal.

É de se indagar se, havendo recusa do condutor, além da pena administrativa, que embora pequena não poderia ser aplicada pela autoridade policial, por incompetência, caberia a imputação do crime de desobediência previsto no artigo 330 do CP.

Mais uma vez a resposta será negativa, pois jamais seria legal a ordem que fosse dada ao condutor para despojar-se dos seus bens ou arriscar sua vida.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XVI — Prestar socorro a vítimas de acidente.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XVI.

O motorista pode ter sido o envolvido no acidente, com vítimas e deve, nessa circunstância, mais do que outra pessoa, prestar socorro.

«A fuga é, com razão, considerada um grave indício de culpabilidade. Notadamente quando, ao empreendê-la, tem o motorista a cautela de desligar as luzes do veículo causador do atropelamento para evitar a identificação» (RT, 316:338).

«A prestação imediata de socorro à vítima, por parte do condutor do veículo, revela grandeza de sentimentos morais e autoriza a redução da pena pela aplicação de atenuante inscrita no artigo 65, III, b, do CP» (Ap. 14.375, de Minas Gerais, RF, 192:359).

Não sendo o causador do acidente, e mesmo não tendo participado do evento danoso, deve o motorista prestar socorro às vítimas. Pode suceder que o causador do sinistro tenha se evadido ou não esteja em condições de prestar socorro. Qualquer motorista, então, tem a obrigação de fazê-lo.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XVII — Portar e, sempre que solicitado pela autoridade de trânsito ou seus agentes, exigir os respectivos documentos de habilitação, de licenciamento do veículo e outros que forem exigidos por lei ou regulamento.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo até apresentação dos documentos exigidos.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XVII.

O vocábulo *portar* quer dizer carregar consigo, levar, conduzir, enquanto *exibir* significa mostrar, apresentar, expor.

O condutor, portanto, tem o dever de carregar consigo e mostrar, para a autoridade de trânsito os seus agentes, quando solicitado, os documentos de habilitação, de licenciamento do veículo e outros que forem exigidos por lei ou regulamento.

Por documentos outros deve se entender exclusivamente aqueles relacionados com o condutor e com a circulação do veículo, e, mesmo assim, só os que fazem parte daqueles a serem examinados quando o veículo está posto em circulação.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XVIII — Entregar, contra-recibo, à autoridade de trânsito ou seus agentes, qualquer dos documentos exigidos no item anterior, para averiguação de autenticidade.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XVIII.

Os documentos que o condutor está obrigado a portar e exibir, sempre que solicitado, podem estar eivados de suspeição de autenticidade.

A suspeita, entretanto, deve ser de tal monta que autorize de pronto o recolhimento provisório para averiguação.

O condutor tem em seu poder documentos públicos, pois só estes interessam à fiscalização, especificamente.

Alguns documentos, entretanto, serão particulares, como, por exemplo, o instrumento de contrato de compra e venda, a nota fiscal, a autorização do fabricante, etc.

À entrega do documento, como é da mais elementar clareza, deve seguir a expedição do recibo, obrigatório em qualquer circunstância.

A confecção do recibo é direito do condutor e não constitui impertinência exigi-lo. Os órgãos de trânsito devem, pois, orientar os agentes sobre o modo de proceder em relação à suspeita.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XIX — Acatar as ordens emanadas das autoridades.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: Artigo 175, XIX.

O preceito diz respeito a toda e qualquer autoridade, pois o legislador usou o plural genérico «autoridades» sem se referir casuisticamente a autoridade de trânsito, como o faz em outras oportunidades.

Autoridade é termo derivado do latim *auctoritas* e indica poder, comando, direito, jurisdição. Em sentido geral, autoridade indica sempre a concessão legítima outorgada à pessoa, em virtude de lei ou convenção, para que pratique atos que devam ser obedecidos ou acatados, porque eles têm o apoio do próprio direito, seja público ou seja privado. Assinala a competência funcional ou o poder de jurisdição (De Plácido e Silva, «Vocabulário Jurídico», p. 199).

Se compete ao cidadão acatar as ordens emanadas das autoridades, como simples membro da comunidade, o que não dizer daquele que está conduzindo um veículo motorizado que é responsável por um complexo de leis e de normas, e que dá margem a alterações na ordem social, quando inadequadamente usado?

O CP prevê três classes de crimes praticados por particular contra a administração em geral, nos artigos 329, 330 e 331.

Resistência — «Opor-se à execução de ato legal, mediante violência ou ameaça a funcionário competente para executá-lo ou a quem esteja prestando auxílio».

Desobediência — «Desobedecer a ordem legal de funcionário público».

Desacato — «Desacatar funcionário público no exercício de função ou em razão dela».

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XX — Manter as placas de identificação do veículo em bom estado de legibilidade e visibilidade, iluminando a placa traseira à noite.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XX.

A placa é o principal elemento identificador do veículo e, por razões óbvias, deve ser mantida em bom estado de legibilidade e visibilidade. Durante a noite é imprescindível a iluminação.

A garantia da apuração de responsabilidades por atos praticados pelo condutor do veículo, seja contra a administração, seja contra terceiros, está justamente contida nessa sistemática de identificação. Aliás, o uso da placa identificadora é universal.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XXI — Manter acesas as luzes externas do veículo, desde o pôr-do-sol até o amanhecer, utilizando farol baixo quando o veículo estiver em movimento.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o Regulamento: artigo 175, XXI.

O pôr-do-sol e o amanhecer são determinados cientificamente e já existe o hábito de serem noticiados pelas emissoras de rádio e televisão.

O preceito, entretanto, não deve ser cumprido rigorosamente à luz das informações científicas. Basta a sensibilidade do condutor para perceber desde logo que a visibilidade do meio ambiente está exigindo a iluminação do veículo.

E tanto isso é certo que o próprio legislador em outro preceito determina idêntico procedimento nas estradas, sob chuvas, neblina ou cerração. Tais fenômenos, como é sabido, afetam a visibilidade e exigem a providência para tornar o veículo mais visível.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XXII — Nas estradas, sob chuvas, neblina ou cerração, manter acesas as luzes externas do veículo.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com Regulamento: artigo 175, XXII.

Sobre este preceito valem as notas já postas quando tratamos do item anterior do mesmo artigo.

Artigo 83 — É dever de todo condutor de veículo:

XXIII — Transitar em velocidade compatível com a segurança:

a) diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres;

Penalidade: Grupo 2.

b) nos cruzamentos não sinalizados, quando não estiver circulando em vias preferenciais;

Penalidade: Grupo 2.

c) quando houver má visibilidade;

d) quando o pavimento apresentar-se escorregadio;

e) ao aproximar-se da guia de calçada;

f) nas curvas de pequeno raio;

g) nas estradas, cuja faixa de domínio não esteja cercada, ou quando, às suas margens, houver habitação, povoados, vilas ou cidades;

h) à aproximação de animais na pista;

i) quando se aproximar de tropas militares, aglomerações, cortejos, prêmios e desfiles.

Penalidades: de c a i, Grupo 3.

Correspondências com o Regulamento: artigo 175, XXIII.

Preliminarmente devemos ressaltar que em todos os locais referidos na alínea a a entidade que tiver jurisdição sobre a via deverá implantar sinalização adequada, alertando os condutores para que cumpram o dever imposto, sem possibilidade de qualquer invocação do artigo 34, § 1º, do CNT e artigo 66 do RCNT.

Também nas circunstâncias mencionadas nas demais alíneas é imprescindível a sinalização, sob pena da responsabilidade prevista no artigo 34, § 2º do CNT e artigo 66, parágrafo único do RCNT.

A velocidade dos veículos deve ser tal que o condutor possa, a qualquer momento, moderar a marcha ou deter a máquina, conforme os obstáculos da via pública ou as situações que surjam.

Peca de modo grave quem deliberadamente avança o sinal vermelho e fere ou mata acidentalmente.

O condutor é responsável por todo e qualquer acidente resultante da sua própria imprudência quando, em velocidade excessiva, atravesse trechos onde haja aglomerações.

É culpado de pecado quem conduzir seu veículo através de logradouros reservados aos pedestres e, principalmente, reservados às crianças, a uma velocidade superior àquela permitida.

«É dever de todo condutor de veículo trafegar com velocidade reduzida e redobrada atenção diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque, bem como nos logradouros estreitos ou onde haja grande movimento de veículos ou pedestres e sempre que o caminho não esteja completamente livre» (RT, 323: 376).

Artigo 84 — É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 83:

a) abster-se da cobrança de passagem, se responsável por veículo de transporte coletivo urbano;

Penalidade: Grupo 1.

b) usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança ao descer vias com declive acentuado;

Penalidade: Grupo 2.

c) atender ao sinal do passageiro parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos;

Penalidade: Grupo 3.

d) tratar com polidez os passageiros e o público;

Penalidade: Grupo 4.

e) trajar-se adequadamente;

Penalidade: Grupo 4.

f) transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.

Penalidade: Grupo 1.

Correspondência com o Regulamento: artigo 176.

Artigo 85 — É dever do condutor de automóvel de aluguel, além dos constantes no artigo 83:

a) tratar com polidez os passageiros e o público;

b) trajar-se adequadamente;

c) receber passageiros no seu veículo, salvo se se tratar de pessoas perseguidas pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação de prática de crime, ou quando se tratar de pessoa embriagada ou em estado que permita prever venha a causar danos ao veículo e ao condutor.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 177.

Automóvel de aluguel é o táxi, como salientou o Regulamento, ao repetir o mesmo preceito.

O veículo de transporte de aluguel (táxi) para transitar depende de concessão, permissão ou autorização da autoridade competente (RCNT, artigo 87).

A concessão de serviço público está prevista na Constituição da República Federativa do Brasil.

Artigo 86 — É dever do pedestre:

a) nas estradas, andar sempre em sentido contrário ao dos veículos e em fila única, utilizando obrigatoriamente, o acostamento, onde existir;

b) nas vias urbanas, onde não houver calçadas ou faixas privativas a ele destinadas, andar sempre à esquerda da via, em fila única, e em sentido contrário ao dos veículos;

c) somente cruzar a via pública na faixa própria, obedecendo à sinalização;

d) quando não houver faixa própria, atravessar a via pública perpendicularmente às calçadas e na área de seu prolongamento;

e) obedecer à sinalização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 178.

O legislador não instituiu penalidade para o pedestre, preferindo transferir a incumbência ao CONTRAN, «sempre que a segurança do trânsito o recomendar». Ficou estabelecido apenas que o valor das multas não poderá ser superior a 1% do salário mínimo vigente na região (RCNT, artigo 192 e parágrafo único).

Artigo 87 — Os condutores de motocicletas e similares devem:

a) observar o disposto no artigo 83;

b) conduzir seus veículos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, mantendo-se em fila única, quando em grupo, sempre que não houver faixa especial a eles destinada.

Penalidade: Grupo 3.

Parágrafo único. Estendem-se aos condutores de veículos de tração ou propulsão humana e aos de tração animal, os mesmos deveres deste artigo.

Correspondência com o Regulamento: artigo 179.

O Anexo I do Regulamento define motocicleta como veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição montada. Motoneta é veículo automotor de duas rodas dirigido por condutor em posição sentada. Ciclomotor é a bicicleta dotada de motor.

O artigo 87 abrange, portanto, motocicletas, motonetas e ciclomotores, categorias de veículos, aliás, especificadas na Resolução 734/89 do CONTRAN. Os candidatos de tais veículos estão colocados nas classes A.1, A.2.

Artigo 88 — Os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares só poderão utilizar esses veículos usando capacete de segurança.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo, até que satisfaça a exigência (redação dada pela Lei nº 7.031, de 20-9-82. O artigo 2º desta Lei diz que o CONTRAN estabelecerá as normas para o uso do capacete).

Correspondência com o Regulamento: artigo 180.

O dever está contido para a circulação nas estradas e nas cidades.

A experiência dos acidentes com tais veículos demonstra que o capacete é necessário tanto nas estradas como nas vias urbanas (Res. 757/91).

3.12. PROIBIÇÕES

Artigo 89. É proibido a todo o condutor de veículo:

I — Dirigir sem estar devidamente habilitado ou autorizado na forma prevista por este Código e seu Regulamento.

Penalidade: Grupo 1.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, I.

Condutor, segundo a definição encontrada na Convenção de Viena, é toda pessoa que conduz um veículo automotor ou de outro tipo (incluindo os ciclos), ou que guia por uma via cabeças de gado isoladas, rebanho, bando ou manada de animais de tiro, carga ou sela.

Nenhum condutor pode dirigir veículo sem estar devidamente habilitado ou autorizado na forma do Código e seu Regulamento. É o que também está escrito no artigo 63 do CNT.

Devidamente habilitado indica estar o condutor liberado para conduzir determinada categoria de veículo, o que está previsto na Resolução 734/89 do CONTRAN ou em determinadas exceções da legislação de trânsito.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

II — Entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou que estiver com sua Carteira apreendida ou cassada.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, II.

Para a autuação pela infração deste artigo e inciso faz-se mister, necessariamente, que outra autuação tenha sido lavrada contra a pessoa que esteja dirigindo o veículo sem ser habilitada, exceção feita ao menor que, sendo inimputável, não responderá por infração administrativa.

Efetivada ou não a primeira autuação, conforme o exposto acima, terá lugar a autuação enquadrada neste inciso II.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

III — Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, III.

Para fins da legislação de trânsito não pode restar qualquer dúvida quanto à comprovação do estado de embriaguez alcoólica. A Resolução 737/89 do CONTRAN estabelece que «a concentração de oito decigramas de álcool por litro de sangue, ou superior, constitui prova de que o condutor de veículo se acha sob influência do estado de embriaguez alcoólica (artigo 1º).

É suficiente, além de outros meios, para verificar o estado de embriaguez alcoólica, o teste com aparelho de ar alveolar (artigo 1º, parágrafo único).

O estado de embriaguez poderá também ser verificado por exame clínico (artigo 2º).

Além da penalidade do Grupo 1 o condutor sofre a apreensão do veículo e da CNH.

Recomenda o CONTRAN que a autoridade que apreender o veículo deverá liberá-lo após o recolhimento da multa e demais tributos decorrentes da apreensão (artigo 3º, parágrafo único).

Apreendida a CNH, no despacho fundamentado, será fixado o prazo de um a doze meses para a penalidade (CNT, artigo 96), pois o artigo 199, II, do RCNT, não deixa qualquer dúvida sobre essa providência administrativa.

Se o condutor, após o cumprimento da pena, for encontrado dirigindo em estado de embriaguez, terá de novo apreendida a CNH. Persistindo, será cassada a CNH, na forma do artigo 97, b, do CNT.

Artigo 89 — É proibido a todo condutor de veículo:

IV — Desobedecer ao sinal fechado ou parada obrigatória, prosseguindo na marcha.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, IV.

A sinalização de trânsito é o conjunto de processos de comunicação visual e sonora, pelos quais as autoridades de trânsito comunicam-se com os usuários de modo a tornar mais seguras as operações das redes viárias, além de permitir o aumento das vazões das vias públicas, pelo ordenamento dos fluxos de veículos e/ou pedestres.

Os sinais luminosos de controle de fluxo de veículos podem ter duas ou três luzes, com as seguintes cores e significações:

I — Verde: trânsito livre (sinal aberto)

II — Amarelo-alaranjado: Advertência

III — Vermelha: parar (sinal fechado).

Os sinais de duas luzes usarão as cores verde e vermelha.

O uso da luz amarelo-alaranjada, isoladamente, ou com a luz verde significa que os veículos deverão deter-se, a menos que já se encontre na zona de cruzamento ou à distância tal que, ao se acender a luz amarelo-alaranjada, não possam se deter sem risco para a segurança do trânsito (artigo 71, § 3º).

O uso da luz vermelha, isoladamente, ou com a luz amarelo-alaranjada significa ordem de parar (artigo 71, § 4º).

Nos sinais de duas luzes, acendendo-se a luz vermelha, quando ainda acesa a verde, os veículos deverão deter-se, salvo se já se encontrarem na zona de cruzamento ou à distância tal que ao se acender a luz vermelha não possam se deter sem risco para a segurança do trânsito.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

V — Ultrapassar pela direita bonde parado em ponto regular-
mentar de embarque ou desembarque de passageiro, salvo quando
houver refúgio de segurança para o pedestre.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, V.

O preceito é muito claro. Basta lê-lo para a exata interpretação.

Atualmente poucas cidades têm bondes como meio de transpor-
te.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

VI — Transitar pela contramão de direção, exceto para ultra-
passar outro veículo e, unicamente, pelo espaço necessário para es-
se fim, respeitada a preferência do veículo que transita em sentido
oposto.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, VI.

Esta infração só se configura numa via de duplo sentido de dire-
ção e desde que o condutor não esteja realizando manobra de ultra-
passagem.

O RCNT, no artigo 38, II, teve o cuidado de estabelecer precei-
tos para ultrapassagem segura.

Tivemos oportunidade de apreciar a manobra de ultrapassagem
quando examinamos as regras gerais de circulação.

Não se deve confundir esta infração com a prevista no artigo
89, XIV, do CNT que se refere ao trânsito em sentido oposto ao es-
tabelecido para determinada via, desde que devidamente sinalizada.

Artigo 89 — É proibido a todo condutor de veículo:

VII — Ultrapassar pela contramão outro veículo nas curvas e
aclives sem visibilidade suficientes, bem como nos cruzamentos e
nas passagens de nível.

Penalidade: Grupo 2.

O preceito indica quatro situações distintas. A desobediência de
apenas uma delas já caracteriza a infração. Daí a necessidade do au-
to de infração consignar expressamente qual delas foi infringida, pa-
ra possibilitar a análise da conduta do autuado, tanto para a aplica-
ção da penalidade pela autoridade de trânsito como para julgamento
de eventual defesa ou recurso.

É imprescindível que a entidade com jurisdição sobre a via sinali-
ze suficiente e corretamente os locais, pois não se pode deixar a cri-
tério do condutor ou do agente a apreciação subjetiva a respeito da
visibilidade suficiente. Quanto aos cruzamentos e passagens de
nível, os sinais devem ser não só os adequados como todos aqueles
previstos pela boa técnica da engenharia.

Artigo 89 — É proibido a todo condutor de veículo:

VIII — Ultrapassar outro veículo em pontes, viadutos ou túneis,
exceto quando se tratar de duas pistas separadas por obstrução físi-
ca.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, VIII.

O preceito indica três situações distintas e a desobediência de
apenas uma delas caracteriza a infração. Daí a necessidade do auto
de infração consignar expressamente qual delas foi infringida, para
possibilitar a análise da conduta do autuado, tanto para a aplicação
da penalidade pela autoridade de trânsito como para julgamento de
eventual defesa ou recurso.

Ao contrário do que foi exposto no preceito anterior, não é ne-
cessário a existência de sinalização para que se configure a infração.
Isto porque a obra de arte por si só chama a atenção de qualquer
usuário e elimina a possibilidade de interpretação subjetiva.

É recomendável, todavia, que em certos casos haja sinalização
de advertência e até mesmo de regulamentação. É óbvio que a in-
existência desses sinais não exclui a responsabilidade pelo cumpri-
mento da regra, pelos motivos já invocados acima.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

IX — Ultrapassar outro veículo em movimento nos cortejos.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, IX.

O veículo participante de cortejos não tem condições de ultra-
passar o que lhe vai à frente, pois a distância entre os veículos não
permite a realização da manobra de acordo com os preceitos do arti-
go 38, II, do RCNT.

Ademais, a própria finalidade do cortejo não permite que haja
ultrapassagem, que significa distanciar-se do veículo ultrapassado. O
cortejo por si só estabelece uma disciplina para os participantes, não
se concebendo que alguém seja mais apressado que a necessidade
de movimentação imposta pelo agrupamento.

Artigo 89 — É proibido a todo condutor de veículo:

X — Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.

Penalidade: Grupo 3

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, X.

Ressalvadas as hipóteses aventadas, a ultrapassagem pela direita atenta contra a segurança do trânsito, pois o condutor que vai pela esquerda pode não se acautelar com a aproximação de outro veículo e, mudando de faixa, atingirá aquele que vai ultrapassá-lo de modo proibido.

A ultrapassagem pela direita, com utilização do acostamento, é infração que se reveste de maior grau de periculosidade e é conduta altamente reprovável, sendo de se lamentar que o legislador, que se preocupou com regras irrelevantes, não tenha criado um tipo especial para esse procedimento, com pena bastante severa.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XI — Ultrapassar pela contramão veículos parados em fila, junto a sinais luminosos, porteira, cancela, cruzamentos ou qualquer impedimento à livre circulação, salvo com a permissão da autoridade ou seus agentes.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XI.

A prática desta infração reflete a deslealdade do condutor de péssimo caráter que, supondo-se mais arguto que os demais, procura obter melhor posição na via, invadindo a mão de direção para conseguir preferência no prosseguimento da marcha tão logo cesse o motivo de paralisação de que trata o preceito.

Há uma ressalva no preceito, quando a autoridade ou seus agentes permitem a prática, evidentemente diante de uma situação relevante para tanto.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XII — Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XII.

Esta infração é altamente perigosa, por apresentar um potencial de perigo imediato para os veículos que, transitando em sentido

opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro. É de fácil caracterização porque os envolvidos nesse acontecimento são obrigados a praticar inequívocas manobras de salvamento ou de direção defensiva, para evitarem o provável acidente.

Não se justifica qualquer temor do agente em lavrar a autuação enquadrada neste preceito, a pretexto de que não identificou os demais veículos envolvidos na cena, pois não se lhe obriga a provar a veracidade da imputação, já que o infrator é que incumbe o ônus de negar o fato.

A se pensar de modo contrário a infração de transitar na contramão de direção, que seria substitutiva para o mesmo comportamento do condutor, também estaria sujeita a uma comprovação, no caso, mais difícil.

A infração de transitar na contramão de direção, em relação ao preceito ora anotado, é de perigo mais remoto que forçar passagem entre dois veículos que se cruzarão.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XIII — Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária para pequenas manobras.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XIII.

Em princípio, não se concebe a marcha à ré, pois o condutor carece da possibilidade de advertir a marcha do trânsito, supondo-se que não o faça cegamente, mas de forma imperfeita (assomando à janela, observando pelo espelho, etc.). Por exceção se admite em trechos curtos (acomodar o veículo, retroceder ante um obstáculo).

A marcha à ré constitui, por si só, manobra perigosa, e exige do motorista cautelas excepcionais.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XIV — Transitar em sentido oposto ao estabelecido para determinada via terrestre.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o RCNT: art. 181, XIV.

A respeito desta infração já tivemos oportunidade de fazer referências nas notas aos artigos 83, II e 89, VI, do CNT.

Ela se caracteriza pelo trânsito do veículo no sentido inverso do fluxo que esteja devidamente sinalizado.

Ultimamente as autoridades como sucede em São Paulo, têm regulamentado o trânsito no contrafluxo, reservando uma faixa da

via para determinada categoria ou espécie de veículo. Nestes casos só os veículos autorizados pela regulamentação é que podem circular em sentido oposto.

Assim, o condutor de qualquer outro veículo que se aproveitar dessa faixa privativa está sujeito ao enquadramento nesta penalidade e não na de transitar na contramão de direção.

Transitar em sentido oposto ao estabelecimento é infração de potencialidade de perigo das mais graves e justificar-se-ia até a cominação do Grupo 1, cumulada com a apreensão da CNH.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XV — Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XV.

A infração é peculiar aos desocupados, que não se interessam pela boa ordem no trânsito e fazem dos seus veículos instrumentos de anarquia.

Alguns outros podem adotar essa prática por desatenção à disciplina do trânsito, movido por momentânea comunicação com o condutor que está a seu lado, no mesmo sentido de direção.

Seja por qual motivo for, a proibição é expressa.

Mas o veículo deve estar interrompendo ou perturbando o trânsito.

Pode ocorrer, nas estradas, que um veículo, sem as condições técnicas para ultrapassar aquele que já ocupa a faixa da sua direita, persiste entretanto em prosseguir como se pretendesse ultrapassar, ou mesmo tentando ultrapassar, mas sem força suficiente para superar a manobra e com isso permanecendo longo tempo ao lado do outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito daqueles que poderiam ultrapassar. Caracteriza-se, neste caso, a infração.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XVI — Transitar em velocidade superior à permitida para o local.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XVI.

A competência para fixar os limites de velocidade nas vias terrestres é da autoridade de trânsito com jurisdição sobre aquelas, devendo fazê-lo por meio de sinalização específica (CNT, artigo 14, III).

Manda o Regulamento que a velocidade máxima permitida para veículos automotores seja indicada por meio de placas e estabelecida em atenção às condições de trânsito em cada via (RCNT, art. 40).

Atualmente a prerrogativa da autoridade de trânsito em fixar os limites de velocidade está de certa forma ligada à chamada política de racionalização de combustível, com o que fixações têm obedecido as recomendações dos órgãos federais e não às condições de trânsito em cada via.

Onde não existir a sinalização indicadora de velocidade esta poderá atingir os limites estabelecidos pelo parágrafo único do artigo 40 do RCNT.

Para observância desses limites há que considerar a classificação das vias colocada no artigo 16 do CNT, salientando-se que, no caso das estradas, estas são sempre consideradas vias preferenciais em relação a qualquer via pública (CNT, artigo 15, parágrafo único).

A nosso ver e com fundamento no próprio preceito regulamentar a sinalização correta de velocidade permitida deve ser por meio de placas, ou seja, pela sinalização vertical. Quanto à sinalização horizontal, encontrada em algumas vias, pode ser apenas complementar, ou seja, como meio complementar de orientação aos usuários.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XVII — Executar a operação de retorno, ainda que nos locais permitidos, com prejuízo da livre circulação dos demais veículos ou da segurança, bem como nas curvas, aclives e declives.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XVII.

O artigo 83, XIV, do CNT impôs como dever do condutor somente executar a operação de retorno nos cruzamentos ou nos locais para isso determinados.

Está proibido o retorno, mesmo nas condições indicadas, quando houver prejuízo da livre circulação dos demais veículos ou da segurança, bem como nas curvas, aclives ou declives.

Com a infração se caracteriza em variadas situações, deve o agente, quando autuar o condutor, indicar a situação em que ocorreu a infração.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XVIII — Disputar corrida por espírito de emulação.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da CNH e dos veículos.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XVIII.

Emulação, segundo o Novo Dicionário da Língua Portuguesa, de Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, é o sentimento que nos incita a igualar ou superar outrem. Indica também competição, rivalidade, concorrência.

A corrida por espírito de emulação tanto pode acontecer pelo simples consenso de dois condutores, que pretendam confrontar-se na via pública, como pode revestir-se de características de uma organização liderada por grupos, mas sempre encoberta pela clandestinidade. Na segunda hipótese estão abrangidas as corridas denominadas «rachas» e que se tornaram célebres em São Paulo, propiciando farto noticiário da imprensa.

O participante de tais corridas, quando não for menor inimputável para cujo tratamento anti-social existe legislação própria, é o mais perigoso delinquente de trânsito e merece severas punições administrativas e penais.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XIX — Promover ou participar de competições esportivas com veículos na via terrestre, sem autorização expressa da autoridade competente e sem as medidas acauteladoras da segurança pública.

Penalidade: Grupo 1 (cinco vezes) e apreensão da CNH e do veículo.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XIX.

A autorização expressa da autoridade de trânsito não é um ato discricionário do administrador, mas sim um ato vinculado, pois obrigatoriamente devem ser satisfeitas as exigências legais e regulamentares para provas dessa natureza. Além disso, a autoridade está obrigada a tomar as medidas de segurança cabíveis.

Como o preceito se refere genericamente a veículos, é de se entender que a competição pode ser de qualquer dos veículos especificados no artigo 77 do RCNT, quanto à tração.

Aliás, se dúvida houvesse, o próprio Regulamento se encarregaria de esclarecê-la, referindo-se a contrato de seguro de maior montante quando a competição for de automóveis (RCNT, artigo 57, § 1º). Leia-se, ainda, o que está disposto no artigo 18, § 2º do CNT.

A cominação da proibição atinge não só participantes como promotores. Neste caso o legislador adotou uma pena especial que atinge terceiros que não são condutores ou proprietários de veículos. É especial ainda porque ultrapassa o maior valor fixado para as multas no artigo 107 do CNT.

O promotor da competição não precisa ser condutor, isto é, pessoa habilitada ou autorizada a dirigir veículos. Nem precisa ser proprietária de veículos. Também não precisa ser pessoa física.

A exigibilidade da pena imposta será feita pelos meios regulares de cobrança até a via judicial.

As pessoas mencionadas neste preceito não se assemelham aos indivíduos referidos em nossa nota ao preceito anterior, por se tratarem de adeptos de uma determinada categoria esportiva, sujeitos a uma disciplina peculiar, que requer conhecimentos especiais. Apenas foram negligentes em não obter a devida autorização.

Se, entretanto, a autorização for indeferida e os promotores insistirem na realização da prova o procedimento já se torna passível de punição mais rigorosa, incluindo-se até a apuração de responsabilidade penal.

As provas de rallye, quando exigirem medidas acauteladoras da segurança do trânsito, incluem-se entre as competições esportivas que dependem de prévia autorização.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículos:

XX — Transitar com o veículo em velocidade reduzida, em faixa inadequada ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XX.

Tratando-se de uma infração cuja penalidade é do Grupo 4, poderá o agente advertir verbalmente o condutor, quando, em face das circunstâncias, entender involuntária e sem gravidade a inobservância da proibição (RCNT, artigo 188, I).

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXI — Dirigir:

a) Fora da posição correta;

b) usando apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais de braço ou mudar a marcha de câmbio, ressalvados os casos previstos no artigo 76;

c) com o braço pendente para fora do veículo;

d) calçado inadequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXI.

Existem no Código algumas infrações que podem ser confundidas com o preceito genérico do artigo 83, I, ou seja, «dirigir com atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito».

É preciso evitar a acomodação do agente, preferindo recorrer indistintamente ao enquadramento supra quando tem no Estatuto preceitos específicos para cada caso.

Sempre se cuidou da postura das pessoas quando na direção de veículos porque ela traz imediatos reflexos na segurança do trânsito, seja em relação ao próprio condutor seja em relação a terceiros.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXII — Fazer uso da luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXII.

Segundo a Convenção de Viena entende-se por luz alta (ou luz de estrada) a luz do veículo destinada a iluminar a via até uma grande distância diante do veículo.

Define-se também a luz alta ou de estrada como a luz de cada lâmpada (em dois ou quatro faróis) que é refletida pelo espelho parabólico, constituindo potentes faróis que deverão iluminar um espaço de mais de cem metros à frente do carro (Manual de automóveis, Manuel Arias Paz — 1965, p. 267).

As vias providas de iluminação pública na sua quase maioria estão situadas na zona urbana. Não se justifica, portanto, que os faróis de alta potência sejam utilizados pelos condutores nas cidades. As próprias definições que citamos caracterizam perfeitamente para que serve o farol alto.

Ainda que a proibição seja altamente positiva para os fins de segurança pretendidos pelo legislador, é certo que ela está compreendida entre aquelas outras de baixo índice de autuações, seja por desprezo à regra, seja por incompreensível tolerância, seja por redução ou até inexistência de fiscalização no período noturno.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXIII — Alterar as cores e o equipamento dos sistemas de iluminação, bem como a respectiva localização determinada pelo Regulamento.

Penalidade: Grupo 2 e apreensão do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXIII.

Referindo-se a equipamento dos sistemas de iluminação o legislador quis, por certo, mencionar os dispositivos do sistema, pois em algumas Resoluções do CONTRAN também encontramos a menção a dispositivos.

Os equipamentos dos sistemas de iluminação são colocados nos veículos em obediência aos projetos de fabricação homologados pelos poderes competentes ou por força das normas baixadas pelo CONTRAN. Além disso são decorrentes das próprias especificações do Regulamento que relaciona os equipamentos à sua localização e até à finalidade.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXIV — Transitar com os faróis altos ou desregulados, de forma a perturbar a visão dos condutores que transitarem em sentido oposto.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXIV.

Um dos grandes fatores de acidentes é o ofuscamento.

O Código visa evitá-lo, impedindo que o motorista transite com os faróis altos ou desregulados, a ponto de perturbar a visão dos motoristas que trafeguem em sentido contrário.

O item XXII do artigo 89 já proíbe luz alta em vias dotadas de iluminação pública. É de se admitir, portanto, que o item XXIV se refira ao trânsito nas estradas.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXV — Usar a buzina:

a) À noite, nas áreas urbanas;

b) nas áreas e nos períodos em que esse uso for proibido pela autoridade de trânsito.

c) prolongada e sucessivamente, a qualquer pretexto;

d) quando, sem necessidade e como advertência prévia, possa esse uso assustar ou causar males a pedestres ou a condutores de outros veículos;

e) para apressar o pedestre na travessia da via pública;

f) a pretexto de chamar alguém ou, quando se tratar de veículo a frete, para angariar passageiros;

g) ou equipamento similar com som ou frequência em desacordo com as estipulações do Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXV.

O uso da buzina tem-se intensificado ultimamente, por obra e graça das dificuldades do trânsito, com continuados «engarrafamentos», e pela má educação dos condutores, que esperam sempre a via livre e usam dos instrumento sonoro como verdadeira arma de agressão.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXVI — Usar, indevidamente, aparelho de alarma ou que produza sons ou ruídos que perturbem o sossego público.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXVI.

Aparelho de alarma é a sirene adotada para os veículos que gozam de preferência legal para circulação na via terrestre.

Outros aparelhos há que produzem sons ou ruídos perturbadores do sossego público.

O abuso dos aparelhos de alarma, e existem muitos, deve ser reprimido pela fiscalização.

Quanto aos aparelhos que produzam sons ou ruídos que perturbem o sossego público, o uso constitui não só infração administrativa como contravenção penal. Nestes casos a prática é mais reprovável que o uso indevido da buzina.

Quem não está autorizado a usar aparelhos de alarma por certo os estará usando indevidamente.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXVII — Usar descarga livre, bem como silenciadores de explosão de motor insuficientes ou defeituosos.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXVII.

Os gases queimados em todos os cilindros dos veículos vão ao coletor do escapamento e passam para o silenciador ou silencioso, para irem para o ar livre. O ruído produzido pelo choque dos gases com o ar exterior é reduzido pelo silencioso que lhes tira velocidade e força, gradualmente, desde a entrada até o ponto de saída para a atmosfera. Isto é conseguido, aumentando o percurso e o espaço que os gases vão ocupando, por meio de divisões ou separações perfuradas, que permitem sua dilatação suavemente, saindo ao ar livre de modo constante e já com pouca pressão.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXVIII — Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da CNH.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXVIII.

A infração prevista pelo CTN também está prevista como delito no CP, sob o título de crime de favorecimento pessoal, assim redigido:

«Artigo 348 — Auxiliar a subtrair-se à ação de autoridade pública autor de crime a que é cominada pena de reclusão:

Pena: detenção, de um a seis meses e multa.

§ 1º Se ao crime não é cominada a pena de reclusão:

Pena: detenção, de quinze dias a três meses e multa.

§ 2º Se quem presta o auxílio é ascendente, descendente, cônjuge ou irmão do criminoso, fica isento de pena».

Examinando o texto legal, Nelson Hungria adverte que é pressuposto do favorecimento que o favorecido seja autor de crime, doloso ou culposos, e não de simples contravenção. E ensina: «Constitui favorecimento todo e qualquer ato que ocasione a frustração da captura ou prisão do criminoso» (Comentários ao Código Penal, 1958, V. 9, p. 501).

Mais adiante esclarece o autor: «O elemento subjetivo é a vontade livremente exercida no sentido do auxílio a que se refere o texto legal, sabendo o agente que o favorecido está sendo ou está para ser perseguido pela autoridade pública como autor de crime» (p. 502).

Não se configura evidentemente a infração quando o condutor é constrangido mediante grave ameaça a proporcionar a fuga do delinquente, como tem sucedido nos assaltos hoje tão em moda no País.

A pena é a do Grupo 1, a mais grave delas, e a prática ainda resulta na apreensão da CNH.

Para caracterização da infração pouco importa a distinção feita no CP, para os crimes com pena de reclusão ou detenção. Nesse Estatuto a diferenciação é para fins de aplicação da pena.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXIX — Efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente.

Penalidade: Grupo 1, apreensão do veículo e da CNH.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXIX.

A redação primitiva do item XXIX do artigo 89 não previa a apreensão do veículo, e a penalidade estava colocada no Grupo 3. A nova redação dada pela Lei nº 5.693, de 16-8-1971, elevou a pena para o Grupo 1 e determinou a apreensão do veículo, além da apreensão da CNH.

O transporte remunerado de passageiros está subordinado ao regulamento baixado pela autoridade local e as principais disposições estão contidas no artigo 42 do CNT.

O transporte remunerado implica o exercício de profissão. E esta não pode ser exercida sem o atendimento de preceitos legais. Se assim não for caracteriza-se a contravenção penal de exercício ilegal de profissão, prevista no artigo 47 da LCP. A pena é de prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa de CZ\$ 1,00 (hum cruzado) a CZ\$ 10,00 (dez cruzados).

A infração também abrange o transporte remunerado de carga, quando o veículo não está licenciado para tanto. A própria classificação dos veículos dada pelo artigo 77 do RCNT distingue o veículo particular do de aluguel. Além do mais, as placas serão de cor diferente, como estabelece o Anexo III: aluguel, fundo avermelhado com dísticos brancos; particular, fundo amarelo com dísticos pretos.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

a) produzindo fumaça, em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, a.

O assunto é cuidado pela Res. 510, de 15-2-77, do Conselho Nacional de Trânsito e que estabeleceu a Escala Ringelman como padrão de medida para fixação dos índices de produção de fumaça pelos veículos automotores que circulam em todo território nacional.

Será admitida a emissão de fumaça até a tonalidade igual ao padrão 2 (dois) da Escala Ringelman, equivalente a 40% (quarenta por cento) de fumaça observada ou medida no ponto do cano de escape dos gases expelidos pelo motor (artigo 3º).

Para altitudes superiores a 500 metros, admite-se a tonalidade igual ao padrão «3» da Escala, equivalente a 60% de fumaça.

Os órgãos de trânsito equiparam seus agentes com a escala a que se refere a Resolução (artigo 3º) e as autoridades de trânsito poderão executar a medição dos índices de emissão de fumaça por outros meios mecânicos, cujos resultados possam ser confrontados com a Escala Ringelman (artigo 2º).

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios ou com sua falta;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXX, b.

Pode suceder que ao ser fiscalizado o veículo tenha defeituosos mais de um equipamento. Em tal caso, entretanto, a autuação deve ser apenas uma, como determinou o Telex nº 78/76 do CONTRAN, dirigido aos órgãos de trânsito.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

c) com deficiência de freios;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, c.

«A eficácia dos freios depende, em última análise, da quantidade e desgaste da banda de rodagem como também do estado e do tipo de pavimentação; um carro com pneus gastos e lisos (carecas) sobre um piso de asfalto molhado, agarra muito menos que com a banda de rodagem nova sobre cimento seco, e no primeiro caso prenderá com facilidade as rodas, patinando perigosamente se o motorista não tem presente que quanto mais potente seja o mecanismo de freios, mais cuidado deverá ter ao usá-los sobre o piso escorregadio» (M. Arias-Paz, Manual, cit., p. 516).

Algumas noções sobre o sistema de freios estão na apostila relativa à disciplina mecânica de veículos automotor, elaborada pelo DENATRAN em 1978.

O sistema de freios tem a finalidade de parar o veículo ou promover a diminuição de sua velocidade. Quatro são os tipos: freio mecânico, freio hidráulico, freio a ar e freio a hidrovácuo.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

d) sem nova vistoria depois de reparado em consequência de acidente grave;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para vistoria.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, d.

Neste caso, como também nas alíneas anteriores, a responsabilidade pela infração é do proprietário, já que a ele cabe a prévia regularização das condições exigidas para o trânsito do veículo.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

e) com carga excedente de lotação e fora das dimensões regulamentares, sem autorização especial;

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, e.

Lotação é definida pela Res. 562/80 como: «a carga útil máxima (incluindo condutor e passageiros) que o veículo pode transportar, expressa em quilograma, para os veículos de carga; ou número de pessoas, para os veículos de transporte coletivo».

Dimensões regulamentares estão expressas no artigo 81 do RCNT.

Não confundir este preceito com a infração do artigo 89, XXXII do CNT.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

f) como transporte de passageiros, se se tratar de veículo de carga, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito;

Penalidade: Grupo 2 e apreensão da CNH e do veículo.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, f.

No Anexo I do RCNT encontramos as definições que interessam para conceituar o que seja veículo de carga.

Os veículos de carga, pela sua própria destinação, não oferecem condições de higiene, segurança e conforto para transportarem passageiros, como é exigido pelo artigo 43, § 1º do CNT. Sendo o transporte de passageiros um serviço de interesse público, está sujeito às normas impostas pela União, pelos Estados ou pelos Municípios, cada um no campo de suas respectivas competências.

O que interessa, essencialmente, neste preceito é a segurança das pessoas transportadas. Mas existe também o problema de impedimento da concorrência com as empresas de transporte de passageiros, subordinados ao regime de fiscalização do Poder Público e,

por isso mesmo, obrigadas a cumprirem especificações e horários que vinculam a determinação das tarifas. É o que se infere do disposto no artigo 45 do CNT.

Artigo 89 — É proibido a todo condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

g) derramando na via pública combustíveis ou lubrificantes, assim como qualquer material que esteja transportando ou consumindo;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, g.

Devido à clareza deste preceito, deixamos de tecer comentários.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

h) com registrador de velocidade viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, h.

Registrador de velocidade é o aparelho conhecido como tacógrafo, com possibilidade de anotar durante todo o percurso do veículo não só a velocidade imprimida como as paradas que aquele fizer.

Embora a exigência legal seja apenas para os veículos destinados ao transporte de escolares, tornou-se comum a determinação dos órgãos concedentes de transporte coletivo de serem usados ditos aparelhos nos veículos por eles fiscalizados.

Muitas entidades privadas e órgãos governamentais também adotaram o dispositivo, por se tratar de meio seguro de controle das atividades do condutor.

Como o dispositivo é mais sofisticado de que o próprio velocímetro colocado no veículo pelo fabricante, a existência daquele supre a finalidade deste. (Vide Decreto n.º 96.388, de 21-7-88).

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

i) em locais e horários não permitidos;

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, i.

Esta proibição é em tudo igual ao dever imposto pelo artigo 83, X, do CNT. Não entendemos como e por que o legislador preferiu

adotar dois preceitos que se confundem e servem para confundir agentes e autoridades de trânsito.

Obedecer horários e normas de utilização da via terrestre redundam na mesma coisa que transgredir a proibição de transitar em locais e horários não permitidos.

Ambos os preceitos, principalmente porque se referem a horários, devem merecer uma complementação por meio de sinalização específica da autoridade que tiver jurisdição sobre a via ou o local. Se essa regulamentação não for clara, milita a favor do condutor o disposto no artigo 34, § 1º do CNT, com correspondência no artigo 66 do RCNT.

É aconselhável que se adote como critério de fiscalização o preceito da proibição e não o de dever.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

j) com placa ilegível ou parcialmente encoberta;

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: artigo 181, XXX, j.

Uma vez mais encontramos no Código a defeituosa técnica, frequentemente incorrendo no *bis in idem*, pois este preceito está contido no dever do artigo 83, XX, do CNT e sobre o qual já fizemos referência na nota respectiva.

Como o preceito do artigo 83, XX, é bem mais completo que esta proibição, recomendamos o uso do primeiro para as autuações correspondentes, mesmo porque as penalidades são idênticas.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

l) sem estar devidamente licenciado;

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo até que satisfaça a exigência.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXX, l.

O licenciamento compreende um complexo de exigências que poderemos resumir do seguinte modo:

a) O proprietário deve proceder ao pagamento dos impostos e taxas devidos (CNT, art. 59);

b) identificação por meio de placas dianteira e traseira (CNT, arts. 38 e 60).

Não se deve entender que apenas o pagamento do IPVA já completa o licenciamento. O DER-SP, a Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo e os órgãos executivos de trânsito têm orientação firmada sobre esse incompleto licenciamento.

Anteriormente, pela Decisão 003/75, o Conselho em resposta a uma consulta da Secretaria da Segurança Pública do Território Federal do Amapá (Proc. 138/74), declarou: «Licenciamento de veículo é o ato da autoridade de trânsito competente, indispensável para que os veículos mencionados no art. 57 do CNT possam circular nas vias terrestres, depois do que será procedida vistoria para verificação das condições de segurança do veículo, de pagamento de impostos e taxas, fixados pela autoridade fazendária, na fixação da placa de identificação do veículo e do registro na repartição de trânsito. A placa de identificação terá coloração variável, de acordo com a destinação do veículo: particular, aluguel ou oficial. Os veículos de aluguel somente receberão placas vermelhas, se comprovada a concessão prévia pela autoridade competente».

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

m) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXX, m.

Res. 446/71, 518/77, 538/78, 541/78, e 727/89, do CONTRAN — Portaria Interministerial 640/86 e Res. 677/86, do CONTRAN.

Parece que houve uma falha na publicação do DOU de 22Set66, como muitas aliás. Ao consignar a penalidade ficou constando apenas «Grupo 3 e apreensão», quando na verdade seria de se complementar com a expressão «do veículo» pelo menos.

A impressão de estar truncado o texto é reforçada pelo pormenor de não constar ponto final na publicação do *Diário Oficial*.

As publicações de divulgação da Imprensa Nacional dos anos de 1968 e 1972 colocam ponto após a palavra apreensão. A publicação de 1980 do DENATRAN, sem consignar a fonte da retificação, estampou «e apreensão do veículo», talvez porque no RCNT assim esteja.

A modificação das características dos veículos automotores está subordinada à prévia permissão da autoridade competente (art. 39 do CNT e 80 do RCNT).

Por isso mesmo o CONTRAN definiu as características dos veículos e fixou critérios a serem adotados por ocasião da sua vistoria. (Res. 446/71 e 655/85).

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

n) sem a sinalização adequada, quando transportando carga de dimensões excedentes ou que ofereça perigo;

Penalidade: Grupo 3 e retenção para regularização.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXX, n.

Para o transporte de cargas indivisíveis que excedam as dimensões e peso permitidos, o veículo só poderá circular mediante permissão das autoridades competentes (CNT, art. 50). A autorização especial será concedida com prazo certo e válido para cada viagem (RCNT, art. 85).

A carroçaria dos veículos de transporte de carga deve apresentar-se de modo que evite derramamento da carga nas vias (RCNT art. 88) e é obrigatória a inscrição da tara em lugar visível (RCNT, art. 89).

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

o) com falta de inscrição da tara ou lotação, quando se tratar de veículo destinado ao transporte de carga ou coletivo de passageiros;

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXX, o.

Tara ou peso do veículo em ordem de marcha, consoante definição do CNT, é «o peso próprio do veículo, acrescido dos pesos de carroceria e/ou equipamento, do combustível, das ferramentas e dos acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas» (Res. 562/80, artigo 4º, § 1º).

Lotação é a «carga útil máxima (incluindo condutor e passageiros) que o veículo pode transportar, expressa em quilogramas, para os veículos de carga; ou número de pessoas, para os veículos de transporte coletivo» (art. 4º, § 3º);

Peso Bruto Total (PBT) é o «peso máximo que o veículo pode transmitir ao pavimento constituído da soma da tara mais a lotação» (art. 4º, § 3º);

Peso Bruto Total Combinado (PBTC) e/ou Capacidade Máxima de Tração (CMT) é o «peso máximo que se pode ser transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator, mais seu semi-reboque, ou do caminhão mais seu reboque» (art. 4º, § 4º).

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXX — Transitar com o veículo:

p) em mau estado de conservação e segurança;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXX, p.

É recomendável que a cada 5.000Km, ou sempre que se note algo de anormal, seja feita uma vistoria de segurança no veículo, principalmente nos freios, direção, pneus, luzes e limpador de pára-brisa.

Neste preceito se incluem todos os fatores que venham reduzir a segurança do veículo, tanto externa, visível ou interna, invisível a olho nu, cabendo ao proprietário ou ao condutor estar sempre atento a qualquer anormalidade surgida, que venha implicar em falta de segurança.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXI — Dirigir o veículo sem acionar o limpador de pára-brisa durante a chuva.

Penalidade: Grupo 4.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXI.

O limpador de pára-brisa é um equipamento obrigatório para os veículos automotores e ônibus elétricos (RCNT, art. 92, I, d).

É proibido a todo o condutor de veículo transitar com a falta ou com o defeito do limpador de pára-brisa e a penalidade está prevista no art. 89, XXX, b, do CNT (Grupo 3 e retenção para regularização).

A infração deste item, portanto, só se configura se o condutor, por negligência, não acioná-lo durante a chuva.

Existem momentos em que o uso do limpador se faz necessário mesmo sem chuva, como por exemplo quando há neblina ou cerração.

Quando o pára-brisa não estiver molhado suficientemente, por ter parado a chuva, não é recomendável a continuação do uso, porque o atrito pode prejudicar não só o dispositivo como a transparência do vidro.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXII — Conduzir pessoas, animais ou qualquer espécie de carga nas partes externas do veículo, exceto em casos especiais e com permissão da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXII.

Partes externas do veículo, pelo que se pode inferir da definição de carroçaria, será o espaço exterior que não esteja abrangido pelo continente da respectiva carroçaria.

Carroçaria, segundo o Novo Dicionário Aurélio, do francês «carrosserie», nos carros de passeio e utilitários é a carcaça de chapa metálica onde se alojam os passageiros, e que é também dotada de mala para bagagens, ferramentas e acessórios. Nos utilitários com boléia independente e nos caminhões é a parte traseira, geralmente aberta, destinada à carga.

Carga é tudo aquilo que pode ser transportado por alguém ou por alguma coisa.

Por um princípio de bom-senso toda carga deve estar contida nos limites da carroçaria e, como é óbvio, respeitados os índices estipulados pelos regulamentos. De outra parte, a carga deve estar estabilizada, seja pelo acondicionamento adequado seja pelas amarras específicas.

Este preceito não deve ser confundido com o disposto no artigo 89, XXX, e, cuja infração se caracteriza pelo excesso de lotação pre-determinada ou quando o veículo, com ou sem carga, exceda as dimensões regulamentares, isto é, ultrapasse os limites fixados pelo artigo 81 do RCNT.

A configuração do transporte de carga nas partes externas do veículo pode ocorrer nos sentidos longitudinal, lateral ou vertical, bastando que em qualquer dos casos parte do conteúdo ultrapasse o continente.

Em princípio os veículos deveriam ter carroçaria aberta somente quando a espécie da carga não pudesse ser acondicionada em recipientes fechados. É o que se infere da combinação deste preceito com os artigos 88 e 107 do RCNT.

Mesmo os veículos que ordinariamente são abertos na superfície, para o carregamento de terra ou mercadoria a granel, não podem ter a carga excedendo os limites da carroçaria e ainda devem utilizar-se de cobertura que impeça qualquer derramamento.

O excesso da carga no sentido vertical, talvez em decorrência da tradicional fabricação de carroçarias abertas, tem sido tolerado, desde que não haja evidente risco à segurança, por força de eventual desequilíbrio do veículo. É compreensível essa tolerância tendo em conta as peculiaridades da nossa frota transportadora que só agora está se ajustando aos métodos mais modernos de segurança.

Os casos especiais de permissão podem suceder de forma genérica, por meio de uma norma contendo as condições impostas pela autoridade, ou de forma especial para cada caso examinado.

Exceção feita às normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito, como a faculdade de autorizar é do órgão executivo de trânsito que tiver jurisdição sobre a via terrestre, de tal forma que para o veículo circular em vias sob jurisdição de vários órgãos as permissões devem ser tantas quantas forem as autoridades competentes.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXIII — Transportar carga, arrastando-a:

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXIII.

O arrastamento da carga, por motivos óbvios, deve ser proibido. Afeta a segurança, prejudica a circulação e lesa as vias terrestres, cujo material não foi estruturado para suportar esse atrito.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXIV — Realizar reparos em veículos na pista de rolamento.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXIV.

A pista de rolamento é a parte da via destinada ao trânsito de veículos.

Basta a definição para que se compreenda o perigo que representa o veículo estacionado na pista para reparos de qualquer natureza, sejam breves ou não.

O legislador não foi coerente ao estabelecer a penalidade desta infração, pois quando proibiu o estacionamento do veículo sobre a pista de rolamento das estradas, fixou a penalidade do Grupo 1 e autorizou a remoção.

Ademais, o artigo 30 do CNT ordena que qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança dos veículos e pedestres tanto no leito da via terrestre, como nas calçadas, deve ser imediata e devidamen-

te sinalizado, cominando a pena de multa de um a dez salários mínimos, independentemente da responsabilidade civil e penal.

Justificar-se-ia, portanto, penalidade pelo menos igual à prevista no item XXXIX, *d*, do artigo 89.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXV — Rebocar outro veículo com corda ou cabo metálico, salvo em casos de emergência, a critério da autoridade de trânsito ou de seus agentes.

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXV.

O rebocamento de outro veículo só pode ser feito pelos veículos especiais (guinchos) ou por meio de cabo rígido conhecido por cambão. Essa peça deve ser apropriada para o serviço e, mesmo assim está sujeita à fiscalização dos agentes que devem aferir a segurança do instrumento.

Existe uma modalidade de veículos, tratados pela Res. 538/78 do CONTRAN, que receberam a denominação de «motor-casa» porque a carroceria deles destina-se a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas. Esses veículos, como já tem sido observado, rebocam outros veículos automotores, a título de economia de combustível, pois só serão usados para os deslocamentos após o estacionamento do «motor-casa» no local de destino. Essa prática não se inclui na proibição, que é específica para rebocamentos com corda ou cabo metálico.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXVI — Retirar, sem prévia autorização da autoridade competente, o veículo do local do acidente com ele ocorrido, e do qual haja resultado vítima, salvo para prestar socorro de que esta necessite.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXVI.

O acidente de trânsito com vítima pode gerar a ação penal e daí a necessidade do exame de corpo de delito e das perícias em geral.

A Lei nº 5.970, de 11-12-73, excluiu da aplicação dos artigos acima os casos de acidente de trânsito, nos seguintes termos: «Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou o agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.»

O parágrafo único da citada lei determinou: «Para autorizar a remoção a autoridade ou agente policial lavrará boletim de ocorrência, nele consignando o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade».

O CPPM que tem idêntica disposição também mereceu a ressalva, quando se tratar de acidente de trânsito.

Apesar da clareza do preceito legal até hoje existe relutância para a remoção dos veículos da via pública, sob a falsa impressão de que o local não pode ser alterado antes da perícia.

A Polícia Rodoviária do Estado de São Paulo foi pioneira na aplicação do preceito, seguida bem mais tarde, com muita parcimônia, pela fiscalização urbana. Foi preciso um ato da Secretaria da Segurança Pública para que os agentes se encorajassem para a desobstrução da via, e é certo que existe ainda algum temor de eventuais conflitos com as autoridades policiais.

Ressalte-se que o veículo pode ser retirado do local do acidente sem autorização da autoridade, quando a movimentação for feita para prestar socorro à vítima. Aliás, será possível a configuração do crime de omissão de socorro, ou o condutor terá sua pena agravada, em eventual ação penal e condenação, se tiver deixado de prestar socorro à vítima.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXVII — Falsificar os selos da placa ou da plaqueta do ano de identificação do veículo.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXVII.

Recomendamos a leitura do artigo «Alteração de placa ou plaqueta de veículo: um crime de falsidade», de autoria de G. F. L. Pinheiro e publicado na RT, 515:296 e JTACrim SP, set/out/78.

É preciso ressaltar, todavia, que em algumas hipóteses ocorre simples desídia do condutor ou do proprietário do veículo, deixando a corrosão ou outros eventos danificarem a placa ou o próprio lacre colocado pela repartição de trânsito. Em tais casos, como é óbvio, não existindo dolo não pode existir a ação penal.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXVIII — Fazer falsa declaração de domicílio ou residência para fins de licenciamento ou de habilitação.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXVIII.

Esta infração é de exclusivo conhecimento da autoridade de trânsito, quando tiver oportunidade de examinar as declarações feitas pelos interessados, nas respectivas repartições.

Além da pena administrativa aqui prevista, o comportamento do condutor pode implicar a ação penal por crime de falsidade ideológica.

Ao agente, mesmo que tenha conhecimento pessoal de que o domicílio ou residência do condutor não correspondem ao que consta dos documentos examinados na fiscalização, não compete lavrar autuação com fundamento neste preceito.

Se os documentos de licenciamento ou habilitação estão formalmente em ordem, não cabe ao agente perquirir das circunstâncias em que foram obtidos, pois este é um problema de ordem superior.

Com referência a este argumento também devemos analisar o disposto na Res. 550/79 do CONTRAN.

Pelo que se infere desta norma do órgão máximo do Sistema, o CRV deve ser trocado sempre que o proprietário se transferir de domicílio com seu veículo. A substituição do correspondente CRV será efetivada por ocasião da renovação da licença anual do veículo (Decreto 92.387/86).

Isto equivale a dizer que o proprietário está obrigado a substituir o seu CRV, quando mudar de domicílio, porque também terá que mudar as placas de identificação do veículo (Decreto 92.387/86).

Se houver falsa declaração de domicílio ou residência, como já afirmamos acima, a competência para tomar conhecimento do caso é da autoridade de trânsito e nunca do agente, que não poderá autuar o condutor a pretexto de estar ciente da mudança de domicílio daquele que lhe apresenta o CRV.

Artigo 89 — É proibido a todo o condutor de veículo:

XXXIX — Estacionar o veículo:

a) Nas esquinas, a menos de três metros do alinhamento de construção da via transversal quando se tratar de automóvel de passageiros, e a menos de dez metros para os demais veículos;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

b) afastado da guia da calçada, em desacordo com o Regulamento;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

c) junto ou sobre os hidrantes de incêndio, registro de água e postos de visita de galeria subterrânea;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

d) sobre a pista de rolamento das estradas;

Penalidade: Grupo 1 e remoção.

e) nos acostamentos das estradas, salvo por motivo de força maior;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

f) em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade competente;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

g) nos viadutos, pontes e túneis;

Penalidade: Grupo 2 e remoção.

h) ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

i) à porta de templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

j) onde houver guia de calçada rebaixada, para entrada ou saída de veículos;

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

l) nas calçadas e sobre faixas destinadas a pedestres;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

m) sobre a área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal;

Penalidade: Grupo 3 e remoção;

n) em aclives ou declives, sem estar o veículo engrenado além de freado e, ainda, quando se tratar de veículo pesado, também com calço de segurança;

Penalidade: Grupo 3.

o) na contramão de direção;

Penalidade: Grupo 4.

p) em local e horário não permitidos;

Penalidade: Grupo 3.

q) junto aos pontos de embarque ou desembarque de coletivos, devidamente sinalizados;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

r) sobre o canteiro divisor de pista de rolamento, salvo onde houver sinalização específica;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

§ 1º — Além do estacionamento, a parada de veículos é proibida nos casos compreendidos nas alíneas *a, b, d, f, g, m, o e r*, onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 4.

§ 2º — No caso previsto na alínea *n* é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: art. 181, XXXIX, § 2º.

Além das definições de parada e estacionamento, constantes do art. 17 do CNT e art. 44 e Anexo I do RCNT, podemos mencionar as definições da Convenção de Viena.

Considera-se que um veículo está parado quando está imobilizado durante o tempo necessário para embarque ou desembarque de pessoas, carga ou descarga de coisas; estacionado, quando está imobilizado por uma razão que não seja a necessidade de evitar interferência com outro usuário da via ou uma colisão com um obstáculo; ou a de obedecer às regras de trânsito, e sua imobilização não se limita ao tempo necessário para embarcar ou desembarcar e carregar ou descarregar coisas.

Outras definições são necessárias:

Pista de rolamento: parte da rodovia destinada ao trânsito de veículos.

Acostamento: parte da rodovia contígua à pista de rolamento, destinada à parada de veículo em caso de emergência, bem como para o suporte lateral do pavimento.

Viaduto: é a obra de arte usada para transpor um obstáculo qualquer, que não um curso d'água, para uso de circulação viária.

Ponte: é a obra de arte usada para transpor um curso d'água, para uso da circulação viária.

Área de cruzamento: zona comum a duas ou mais pistas de rolamento que se aproximam sob qualquer ângulo, na qual existem pontos de conflito.

Contramão: ocupar a faixa destinada aos veículos que transitam em sentido contrário nas vias de duplo sentido de direção.

Canteiro divisor: obstrução física que separa duas pistas de rolamento dando-lhes obrigatoriamente sentido único de direção.

Calçada: caminho usualmente revestido, em nível superior ao leito carroçável, para uso de pedestres e geralmente limitado pelo meio-fio;

Meio-fio: é um obstáculo vertical ou inclinado, implantado ao longo das bordas da pista que delimita a calçada e a própria pista.

Exame das alíneas:

a) A defeituosa redação do texto legal pode levar o aplicador do Código a um procedimento que o bom-senso não justifica.

É que o legislador proibiu o estacionamento de veículos nas esquinas, a 3 metros do alinhamento de construção da via transversal, quando se tratar de automóvel de passageiro, e a menos de 10 metros, para os demais veículos.

Tomado o Estatuto «ao pé da letra» chegar-se-ia ao absurdo de multar motocicletas e similares, quando estivessem estacionados aquém da distância de 10 metros, estabelecida «para os demais veículos».

O legislador estabeleceu como ponto de referência para as medidas previstas o alinhamento de construção da via transversal. Ora, se não houver construção não haverá ponto de referência. Por conseguinte o estacionamento em tais pontos ou se torna livre ou deve ser regulado pela autoridade, por meio de sinalização específica.

O Departamento de Operações do Sistema Viário de São Paulo instituiu a demarcação dessas zonas por meio de placas regulamentadoras (Projeto Visão). Essa prática, que merece elogios, deve ser adotada em qualquer situação, haja ou não alinhamento de construção; com isso estará sendo facilitada a ação fiscalizadora e o próprio comportamento dos condutores.

A finalidade do preceito visa exclusivamente a visibilidade dos condutores, podendo todavia ser usado regulamentarmente para facilitar a operação daqueles que pretendem entrar na via transversal desprovida de construção.

b) Embora o Código tenha atribuído ao Regulamento determinar o afastamento da guia da calçada para o estacionamento dos veículos, o legislador comodamente preferiu limitar-se a exemplificar a guia da calçada como o «meio-fio».

Qual será, então, o afastamento regulamentar?

A distância não pode ficar a critério do agente, que por certo só terá uma medida pessoal.

Também não pode a distância ser adotada discricionariamente pelos diferentes órgãos de trânsito, o que desfigura o caráter racional da legislação.

Esta falta de regulamentação torna inócua a regra, sendo de se aplicar o disposto no artigo 34, § 1º, do CNT e artigo 66 do RCNT, caso a autoridade não implante sinalização regulamentar.

c) Não obstante o casuísmo da proibição, é certo que nem sempre essas situações estão claramente identificadas na via.

Quando tais dispositivos não estiverem flagrantemente visíveis é necessário que haja sinalização indicadora.

d) Agiu com acerto o legislador ao cominar a pena máxima para esta infração, além da remoção do veículo.

Dada a alta periculosidade da prática do estacionamento sobre as pistas de rolamento, a proibição deveria abranger também a zona urbana. O legislador deveria proibir o estacionamento «sobre as pistas das vias preferenciais e de trânsito rápido», onde estariam legalmente incluídas as estradas, por serem vias preferenciais por natureza.

Tal proibição abrangeria o estacionamento ao longo dos canteiros divisórios, completando assim o preceito da alínea *r* que se refere apenas ao estacionamento sobre o canteiro.

e) Considerando-se que o motivo de força maior seria apenas o evento que impediria o veículo de movimentar-se, por avaria do motor ou no pneu, teremos que o Código proíbe o estacionamento que seja feito por qualquer outro motivo.

Circunstâncias há, todavia, que recomendam a tolerância da fiscalização, se considerarmos a qualidade de nossas estradas e o trabalho dos motoristas. Acostamento não é lugar para piquenique e nem para demonstrações de comércio, como fazem alguns corretores de terras. E nem serve para local de venda de frutas ou quinquinhas.

É evidente que o ideal será que o acostamento esteja desimpedido, pois serve para eventual fuga de emergência, ante o perigo de acidente na estrada.

Mas o acostamento em princípio pode servir para o descanso do motorista, tomado pela fadiga ou pelo sono, recomendando-se mesmo a pausa, se não houver outro local mais adequado.

Quanto à proibição de estacionar na pista de rolamento, já se vê que constituirá ato de suma imprudência, só admissível em casos especiais de dano na máquina, e onde não haja acostamento e nem espaço suficiente para retirada da pista, exigindo sempre pronta e visível sinalização.

O Regulamento não enfrentou o problema da proibição, para esclarecer melhor o entendimento do legislador, acrescentando apenas, depois da expressão «salvo motivo de força maior», mais outra: «a critério da autoridade de trânsito».

f) O RCNT, no artigo 69, § 1º, estabelece: «As placas de regulamentação têm por finalidade informar aos usuários de condições, proibições ou restrições no uso da via, o desrespeito das quais constitui infração».

Por força das placas de regulamentação os usuários são informados de proibições, restrições ou condições de uso das vias. O desrespeito dessas normas constitui infração.

Agir em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade competente constitui infração. Portanto estacionar contrariamente às regras impostas é ato passível de autuação e aplicação da penalidade do Grupo 4 com remoção do veículo.

A propósito de uma consulta do CETRAN-RS, no Proc. 018130/79, o CONTRAN proferiu o Dec. 06/80, nos seguintes termos:

«O Conselho Nacional de Trânsito, em sua reunião do dia 26-2-1980, aprovou por unanimidade o parecer do Relator, decidindo o colegiado pela aplicação da multa constante da letra *f* do inciso XXXIX do art. 181 do RCNT, quando o veículo «estacionar em desacordo com a regulamentação» estabelecida pela autoridade competente através de sinalização, qualquer que seja a placa da proibição».

g) É proibido estacionar nos viadutos, pontes ou túneis.

De acordo com as conveniências de cada local, e respeitadas as limitações técnicas, poderá a autoridade de trânsito permitir o estacionamento e a parada de veículos nessas obras de arte (CNT, art. 14, VII, e RCNT, art. 46, VII).

h) Estacionar ao lado de outro veículo evidentemente constitui um embaraço à livre circulação.

O estacionamento na via pública já constitui uma exceção, porque as vias foram feitas para circulação.

Do latim *transitus* (*transire*, passar de um lugar para outro), a palavra *trânsito* exprime uma idéia de movimento. Trânsito abrange

tudo quanto se desloca. Até o velocípede da criança, a carrocinha do padeiro, o carro do vendedor de frutas.

i) O legislador por certo quis se referir à *frente* dos estabelecimentos que menciona, pois admitiu, com ressalva, o estacionamento em local próprio sinalizado.

Melhor seria que proibisse pura e simplesmente o estacionamento à porta, já que a providência visa deixar desimpedido o local para o embarque e desembarque de pessoas e carga ou descarga.

j) A guia rebaixada se destina a facilitar a entrada e saída de veículos dos prédios ou locais de estacionamento.

Por esse motivo é que a ninguém se permite estacionar ao longo das guias rebaixadas. A obstrução, é evidente, cerceará o direito de livre acesso aos proprietários ou usuários.

l) Sendo a calçada especificamente reservada à circulação de pedestres, ou aos veículos a ele equiparados, não se concebe que tenha outra destinação, em especial o estacionamento de veículos automotores, com danosos resultados para a segurança das pessoas.

O problema do estacionamento nas calçadas tem levado o Conselho Nacional de Trânsito a manifestar-se em várias oportunidades, numa delas foi enfrentada a situação da cidade do Rio de Janeiro, onde a falta de vagas para veículos automotores transformou os próprios hábitos dos seus moradores.

A Res. 43/70 do CETRAN-GB procurou regulamentar o uso, para fins de estacionamento, das áreas de recuo em imóveis residenciais.

m) Sobre a área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal, ninguém pode estacionar nem mesmo parar.

Este preceito, contudo, há que ser bem interpretado para atingir a verdadeira finalidade pretendida pelo legislador.

O que na verdade visa o Código é impedir que os retardatários de uma fila de veículos, a quem não sobra espaço para prosseguir, pois o trânsito está congestionado logo após o sinal, egoisticamente se aproveitem do pretense direito de avançar, porque ainda não estão proibidos pelo sinal, embora tenham a certeza de que ficarão estacionados ou parados na área de cruzamento.

Os clássicos «engarrafamentos» na área de cruzamento, às vezes sem solução durante muitos minutos, são provocados pela prática dessa infração.

n) Em aclives ou declives, como é óbvio, o veículo vencerá a força de inércia e se deslocará se não estiver freado e, como medida suplementar de segurança, engrenado.

Quanto aos veículos pesados, deverão usar um calço de segurança.

O Código usa denominação imprópria, pois não existe a classificação de veículo pesado.

Mais uma vez o legislador transferiu ao agente um critério subjetivo de apreciação da infração, pois pesado depende do referencial.

Procurando adotar um critério uniforme propomos que se entenda como veículos pesados, dado o seu porte e as condições especiais exigidas para a habilitação dos condutores, todos os veículos mencionados nas categorias C, D e E da Res. 670 do CONTRAN.

o) Contramão já definimos anteriormente.

O preceito visa, ao que parece, disciplinar para que o estacionamento permitido seja feito do lado correto, evitando manobras de chegada e saída com perturbação da fluidez do trânsito.

Infelizmente, neste preceito e no seguinte, o legislador não cominou a remoção, que é, na verdade, a penalidade que desestimula o estacionamento proibido e dá à autoridade de trânsito poderes para eliminar a perturbação da circulação.

p) Tornou-se letra morta em face da Decisão 06/80 do CONTRAN, transcrita na nota da alínea f.

Aliás, já era letra morta e ao CONTRAN só bastou sepultá-la, com as formalidades de estilo.

q) Os pontos de embarque ou desembarque de coletivos devem estar devidamente sinalizados, para que prevaleça a proibição de estacionamento junto àqueles.

Não existe, no elenco de sinais do Código ou do Regulamento, o sinal de ponto de embarque ou desembarque. Altamente recomendável seria uma medida dos órgãos competentes adotando um sinal próprio ou estabelecendo critérios para uniformidade.

r) O Código comete o absurdo de admitir que, em havendo sinalização específica, pode ocorrer o estacionamento sobre canteiro divisor de pistas de rolamento.

Vale dizer que, em havendo sinalização específica, os veículos podem passar de uma pista para outra valendo-se da permissão de estarem sobre o canteiro divisor.

Já afirmamos em outro ponto que seria recomendável que o legislador estendesse a proibição de estacionamento também para junto dos canteiros divisores de pistas.

Artigo 89, § 1º

Estacionamento e parada já foram definidos.

O Código estendeu a proibição de parada para alguns dos casos de estacionamento proibido. As razões determinantes da proibição são as mesmas inspiradoras da proibição do estacionamento. Independentemente, por outro lado, de sinalização específica, ressalvado, entretanto, o disposto na alínea f, em cujas situações deve ser implantada a placa de regulamentação R-6c.

Artigo 89, § 2º

O calço de segurança, a rigor, deveria ser um equipamento obrigatório para aqueles veículos que o Código denominou «pesados». Isto porque em muitas circunstâncias o condutor não encontra no local um instrumento apropriado e adequado para as finalidades pretendidas. Alguns motoristas, como boa praxe, já têm dispositivos que levam consigo para cumprir a obrigação legal. Outros, há, entretanto, que não adotam esse cuidado, procurando servir-se de elementos variados, colhidos nas cercanias, e que, por isso, são abandonados na via pública após o deslocamento do veículo.

A caracterização da infração só é possível se o condutor for surpreendido em flagrante, abandonando o calço no local onde estacionara.

Artigo 90 — Quando, por motivo de força maior, um veículo não puder ser removido da pista de rolamento ou deva permanecer no respectivo acostamento, o condutor deverá colocar sinalização de forma a prevenir os demais motoristas.

§ 1º — As mesmas medidas de segurança deverão ser tomadas pelo condutor, quando a carga, ou parte dela, cair sobre a via pública e desta não puder ser retirada imediatamente, constituindo risco para o trânsito.

§ 2º — Nos casos previstos neste artigo e no § 1º, o condutor deverá, à noite, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizar-se de outro meio que torne visível o veículo ou a carga derramada sobre a pista, em distância compatível com a segurança do trânsito.

§ 3º — É proibido abandonar sobre a pista de rolamento todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para assinalar a permanência do veículo ou carga, nos termos deste artigo e seus §§ 1º e 2º.

Penalidade: Grupo 2.

Correspondência com o Regulamento: artigo 182.

A primeira condição para bem cumprir este preceito é manter para uso o equipamento obrigatório previsto na alínea j, I, do art. 92 do RCNT.

A partir da Res. 388/68 do CONTRAN começam as dificuldades para conciliar as normas do Regulamento com as disposições do órgão nacional.

Isto porque o legislador estabeleceu uma opção entre dispositivo de sinalização luminosa, independente do circuito elétrico do veículo, ou sinalização refletora. O CONTRAN, todavia, ao especificar o equipamento o restringiu a uma sinalização refletora. Essa especificação restritiva impediu, a nosso ver, que outros equipamentos de melhor eficácia surgissem no mercado.

O uso do triângulo como dispositivo de sinalização de emergência não satisfaz a exigência do § 2º do artigo 90 que se refere expressamente a tornar visível o veículo ou a carga derramada sobre a pista, em distância compatível com a segurança. A Resolução 604/82 tenta melhorar as condições de visibilidade do triângulo.

Tornar visível, durante a noite, a carga ou o veículo, implica iluminação adequada independente das luzes externas que também devem ser mantidas acesas.

O dispositivo refletor, denominado «triângulo», instituído pelo CONTRAN, não satisfaz a exigência do outro meio estabelecido pelo legislador.

Diante do exposto, indagamos: só o uso do triângulo, além das luzes externas do veículo, é suficiente para atender à imposição legal, ou se faz mister um dispositivo de iluminação para tornar visível pelo menos a carga?

Como é princípio de direito de que o legislador não usa palavras desnecessárias, devemos entender que a exigência deve ser cumprida tal como consta do texto.

Não é sem razão que os condutores, e até os agentes, procuram sempre iluminar o veículo ou a carga derramada na pista com improvisadas lamparinas de petróleo ou, na sua falta, com pequenas fogueiras. Abundante vegetação jogada na pista, ainda que não ilumine, serve para alertar os demais usuários de que algo de perigo existe pela frente.

Daí também a preocupação do legislador em proibir que seja abandonado na pista de rolamento todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para assinalar a permanência do veículo ou carga.

Artigo 91 — É proibido aos condutores de transporte coletivo, além do disposto nos artigos 89 e 90:

a) dirigir com a respectiva vistoria vencida;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

b) dirigir com excesso de lotação;

Penalidade: Grupo 3.

c) conversar, estando com o veículo em movimento;

Penalidade: Grupo 4.

d) dirigir com defeito em qualquer equipamento obrigatório ou com sua falta;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

e) dirigir sem registrador de velocidade, ou com defeito no mesmo, quando estiver transportando escolares;

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo.

f) descer rampas íngremes com o veículo desengrenado;

Penalidade: Grupo 2.

Parágrafo único. O disposto na alínea f deste artigo estende-se aos condutores de veículos com mais de seis toneladas e aos que transportam inflamáveis, explosivos e outros materiais perigosos.

Correspondência com o Regulamento: art. 183.

Os condutores de veículos automotores destinados ao transporte coletivo de passageiros, de cargas perigosas ou de escolares deverão contar, no mínimo, 21 anos de idade e ser habilitados em uma das categorias B, C ou D (Resolução nº 670/86, do Conselho Nacional de Trânsito).

Além das proibições previstas no artigo 89 do CNT e obrigações estabelecidas no artigo 90 do CNT, comuns aos condutores de veículos, o legislador estabeleceu proibições específicas para os condutores de transporte coletivo.

A responsabilidade contratual do transportador está bem definida hoje em dia, havendo manifestação do STF a respeito: «A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva» (Súmula 187).

«É presumida a culpa do patrão ou comitente pelo ato culposo do empregado ou preposto» (Súmula 341 do STF).

As obrigações impostas ao condutor não exoneram o proprietário do veículo, tanto mais que o Código admite a aplicação de penalidades a ambos (art. 100).

Sobre qual seja a vistoria exigida ao condutor não foi suficientemente claro o legislador.

Admitindo-se que a vistoria seja aquela prevista para o licenciamento, na falta dela não estaria aperfeiçoado o licenciamento do veículo. Teríamos então caracterizada a infração do art. 89, XXX, I, do CNT.

É de se entender, entretanto, que a vistoria seja aquela necessária para cumprimento dos requisitos previstos no artigo 43, § 1º do CNT. Para tanto deveria haver um comprovante da vistoria, em poder do condutor, para exibição.

Em princípio a lotação do veículo de transporte coletivo devia ser aquela mencionada no CRV.

Como o transporte coletivo é subordinado a regulamentos próprios, baixados pelas autoridades competentes para autorizar, conceder ou permitir o serviço, a capacidade de lotação está vinculada ao que determinar a autoridade.

Pelo que podemos observar constantemente os órgãos rodoviários federal e estaduais tomam especial cuidado e realmente fiscalizam o excesso de lotação. O mesmo não acontece com os órgãos dos municípios que toleram o transporte urbano em condições as mais precárias possíveis, o que sucede, inclusive, com algumas empresas públicas.

Embora o excesso de lotação beneficie diretamente o proprietário, pois é ele quem recolhe o montante da tarifa, o legislador tratou de punir com pena específica o condutor do veículo. Esse preceito talvez tenha sido incluído para que o condutor possa resistir a qualquer determinação do empregador, recusando-se a conduzir excesso de passageiros sob o fundamento de que a multa lhe será prejudicial. Também serviria para desestimular o condutor a levar passageiros em excesso para ser agradável no trato com as pessoas.

Ressalte-se que a penalidade é apenas a de multa, não podendo ser retirado o veículo e muito menos obrigado os passageiros excedentes a descerem. Isto só poderá ocorrer se o excesso de passageiros configurar a infração prevista no artigo 89, inc. XXXII do CNT.

A conversa com o condutor só pode ficar configurada quando o agente da autoridade estiver presente no próprio veículo. É lamentável, entretanto, que na maioria das vezes o diálogo, durante a viagem, é feito entre o agente e o condutor.

Defeito ou falta de equipamento obrigatório é uma infração de responsabilidade do proprietário do veículo, nos termos do artigo 89, XXX, *b*, do CNT. Embora esse entendimento seja contestado por alguns técnicos, a clareza do artigo 101 do Estatuto nos leva a aceitar a tese de tal responsabilidade.

Tendo o Código repetido o preceito duas vezes, é de se entender que o legislador pretendeu punir o proprietário e o condutor, nos termos do art. 100. Com efeito, tanto não pode o proprietário fazer transitar veículo com defeito ou falta de equipamento obrigatório (CNT, art. 89, XXX, *b*), como não pode o condutor dirigir veículo que apresente essa anomalia (CNT, art. 91, *d*).

Dirigir sem registrador de velocidade, ou com defeito deste, é outra infração de responsabilização muito confusa no Código, pois já constam do Estatuto dois preceitos com igual intenção. Assim, temos o art. 89, XXX, *b*, e o art. 89, XXX, *h*, com idêntica cominação do Grupo 3.

Para o condutor de transporte coletivo a pena é do Grupo 2, sem que se saiba qual a intenção dessa diferença de grupos. De qualquer forma, entretanto, a cominação do Grupo 2, para o condutor, servirá para os fins de apreensão da CNH, prevista no artigo 96, § 2º, *b*, do CNT.

Havendo mais de um preceito, como ficou explicado, segue-se que o proprietário também deve ser apenado, na forma do artigo 89, XXX, *b*, do CNT, que é de configuração mais espontânea que o da letra *h*, que se refere a registrador viciado, fato de prova bastante difícil quanto à autoria.

Descer rampas íngremes com o veículo desengrenado é perigoso para qualquer veículo. O preceito, pois, deveria ser dirigido a todo e qualquer condutor.

O Código fez casuismo quando tratou apenas do condutor de transporte coletivo e dos condutores de veículos com mais de seis toneladas, além dos que transportam inflamáveis, explosivos e outros materiais perigosos.

O casuismo leva a uma perigosa interpretação, ou seja, de que veículos com menos de seis toneladas, e que não transportam o material indicado no parágrafo único, podem descer rampas íngremes desengrenados.

Suponha-se o condutor de um veículo de cinco toneladas, cuja aferição é feita apenas pelo CRV (pode levar muito mais clandestinamente), e que se julgue autorizado, por exclusão, a descer rampas

íngremes desengrenado. Coisas de um Código de Trânsito elaborado sem que se busque a experiência daqueles que conhecem os fatos pelo trato diário com os condutores e os perigos da circulação viária.

O Regulamento tornou o casuismo mais completo ainda, pois por defeito de redação, quando procurou repetir o que já estava no Código, não foi fiel ao texto, caracterizando a proibição para os condutores de veículos com mais de seis toneladas e que transportem inflamáveis, explosivos e outros materiais perigosos.

Artigo 91 — É proibido ao condutor de automóvel de aluguel, além do que dispõe o artigo 89:

a) Violar taxímetro;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

b) cobrar acima da tabela;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação.

c) retardar propositadamente a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação.

d) dirigir com excesso de lotação;

Penalidade: Grupo 3.

Correspondência com o Regulamento: art. 184.

Exceção feita ao excesso de lotação, de que cuida a letra *d*, todos os outros preceitos deste artigo se destinam a proteger o usuário do transporte.

Aliás, em qualquer regulamento de autorização, permissão ou concessão deve constar, obrigatoriamente, a condenação dessas práticas com a cominação de cassação do ato administrativo.

Violar o taxímetro, se não constituir crime mais grave, pelo menos será crime contra a economia popular. O mesmo se diga da cobrança acima da tabela, imposta pelo poder público, a título de tarifa.

O excesso de lotação, além da falta de segurança, pode representar um meio de cobrança maior da tarifa, a pretexto de estar o veículo conduzindo maior número de passageiros.

Artigo 93 — É proibido ao pedestre:

a) permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

b) cruzar pista de rolamento nos viadutos, pontes ou túneis, salvo onde exista permissão;

c) atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

d) utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

e) andar fora da faixa própria, onde esta exista.

Penalidade: V. art. 105 e parágrafos.

Correspondência com o Regulamento: art. 185.

A pretexto da dificuldade de cobrança de multas impostas aos pedestres, ou por um comodismo bem brasileiro, não temos até hoje qualquer proposta dos Conselhos Estaduais de Trânsito para que o Conselho Nacional delibere sobre a fixação de multas para os pedestres, como determina o art. 93.

O Regulamento, que neste particular devia pelo menos estipular procedimentos, por ser matéria de sua competência, limitou-se a reproduzir o Código fazendo abstração da indicação de eventual penalidade.

Não se pode concordar com a alegada dificuldade de cobrança, primeiro porque todo cidadão tem a obrigação de identificar-se, quando solicitado, e segundo porque o não pagamento espontâneo da multa gera a inscrição como dívida ativa. Aliás, desavisadamente o legislador não fez com que o débito do pedestre fosse abrangido pela atualização prevista pelo art. 126, o que seria perfeitamente razoável.

Quanto ao cumprimento do preceito, mesmo que inexistisse qualquer ameaça de punição, é matéria de segurança das pessoas, merecendo acatamento total. Impunha-se, portanto, uma divulgação ampla, para conhecimento de todos, já que o próprio Código é um desconhecido dos condutores e proprietários de veículos, e até de algumas pessoas investidas nas funções de autoridade de trânsito.

ARTIGO X

DAS INFRAÇÕES

3.13. GENERALIDADES

A palavra infração tem origem latina (*infractio* de *infringere*) e designa o fato que viole ou infrinja disposição de lei, onde há cominação de pena.

Pelo Estatuto, «considerar-se-á infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, de seu Regulamento e das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito» (artigo 94).

As infrações de trânsito podem ser praticadas por qualquer usuário da via pública, inclusive o pedestre. Quanto a este, já o dissemos, não foi formalizada até hoje, por qualquer dos Conselhos Estaduais, Territoriais ou do Distrito Federal proposta de fixação do valor das multas. Também o CONTRAN não estipulou multas para pedestres e para veículos de propulsão humana ou tração animal (CNT, art. 105).

O Código estabelece sete penalidades para os infratores: 1) advertência; 2) multa; 3) apreensão do documento de habilitação; 4) cassação do documento de habilitação; 5) remoção do veículo; 6) retenção do veículo; 7) apreensão do veículo.

Tomando-se em consideração que a advertência pode ser verbal ou escrita, devemos concluir que interessa no capítulo das infrações a advertência escrita, como forma de penalidade, pois a advertência verbal seria aquela aplicada pelo guarda como simples reprimenda educativa, e que tem produzido bons efeitos em alguns casos.

Ademais, a advertência deve ficar consignada no prontuário do motorista, pois de acordo com o § 1º do art. 107 as multas serão aplicadas em dobro, quando houver reincidência na mesma infração dentro do prazo de um ano, e ainda porque a autoridade de trânsito poderá transformar a primeira multa decorrente de infração dos Grupos 3 e 4 em advertência, levando em consideração os antecedentes do condutor (art. 108).

As multas, de acordo com o art. 107, I a IV, variarão de 100% a 300% do salário mínimo de referência, e serão fixadas para os Estados, para os Territórios e para o Distrito Federal, por proposta dos respectivos Conselhos de Trânsito (art. 107, § 2º).

Por força da Lei nº 6.205, de 29-4-1975, «os valores fixados com base no salário mínimo não serão considerados para quaisquer fins de direito» (art. 1º). Em substituição à correção pelo salário mínimo, o Poder Executivo estabelecerá sistema especial de atualização monetária (art. 2º).

Segundo o Código, dão margem à apreensão da carteira de habilitação as seguintes infrações:

«Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação de prática de crime» (Art. 89, XXVIII);

«Efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior ou com permissão da autoridade competente» (art. 89, XXIX);

«Transitar com o veículo: (...) como transporte de passageiros, se se tratar de veículo de carga, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito» (art. 89, XXX, f);

«Violar o taxímetro» (art. 92, a);

«Cobrar acima da tabela» (art. 92, b);

«Retardar propositadamente a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário» (art. 92, c).

Pode ainda o documento de habilitação ser apreendido:

«Quando o condutor utilizar o veículo para a prática de crime» (art. 96, a);

«Quando for multado por três vezes no período de um ano, por infrações compreendidas no Grupo 2» (art. 96, b);

«Por incontinência e conduta escandalosa do condutor» (art. 96, c);

«Por dirigir veículo de categoria para a qual não estiver habilitado, ou devidamente autorizado» (art. 96, d).

A apreensão, como indica o art. 96, § 2º, se fará contra-recibo por decisão fundamentada da autoridade de trânsito, e poderá ocorrer pelo prazo de um a doze meses (art. 96).

Não compete aos agentes mas sim à autoridade de trânsito determinar a apreensão, mediante decisão fundamentada.

A cassação do documento de habilitação impede, até a reabilitação, o motorista de dirigir veículo para o qual obtivera autorização legal e ocorre nos casos previstos no art. 97, a a c.

Sobre a remoção do veículo, o advogado JOÃO BATISTA ALVARENGA, Presidente da Comissão Técnica de Educação e Policiamento de Trânsito do II Congresso de Trânsito, da cidade de São Paulo, em artigo publicado na imprensa paulistana assim se expressou: «Nem sempre o guinchamento é um imperativo categórico de autoridade, conforme supõem muitos guardas. E em determinadas circunstâncias deve ser dispensado, quando, por exemplo, o dono do veículo o deixou em local proibido apenas por um momento, e já de regresso se propõe a retirá-lo. Não se entende por que motivo, em circunstâncias tais, os guardas se obstinam em executar o guinchamento, criando conflitos sumamente perigosos. Em semelhantes hipóteses deveriam limitar-se a aplicar a multa, poupando os auto-

mobilitas de certos vexames e violências, tanto mais lamentáveis quanto parecem ser deliberadamente procurados. E todos sabemos como é improdutivo impor autoridade através de injustiças e violências».

A remoção do veículo se faz nos casos previstos no art. 89, XXXIX, *a a n e q a r*.

Uma leitura atenta de todas as infrações que dão margem à retenção do veículo mostrará que a maioria delas justifica a medida.

Algumas há, todavia, que podem merecer tolerância da fiscalização, em casos de comprovada idoneidade do motorista, como, por exemplo, não portar documento de habilitação ou licenciamento, na falta ou defeito de algum equipamento obrigatório, ocorrido a instantes, e em outros casos onde mais valiosa será a prevenção do que a repressão. Sendo a infração cumulada com a multa, o auto de infração bastará para dar ao motorista a punição que merecer administrativamente.

Dir-se-á que esse procedimento deixa sempre ao critério do agente resolver se é ou não caso de retenção. Mas é preciso considerar que ao motorista incumbe saber também quais os casos em que pode ou não sair com sua máquina mortífera nas vias públicas. E a ignorância da lei a ninguém escusa.

Tudo o que foi dito a respeito da retenção do veículo pode ser repetido no que se refere à apreensão.

O Código, que é um estatuto de segurança individual e coletiva, indica que os casos de apreensão são necessários. Assim, temos a apreensão pela alteração do equipamento de iluminação, falta de vitória após reparos por acidente grave, transporte de passageiros em veículo inadequado, ausência de licenciamento, alteração da cor ou outra característica do veículo, mau estado de conservação e segurança, selos da placa falsificados, vitória vencida, taxímetro violado, etc.

A aplicação cumulativa das penalidades para as infrações cometidas simultaneamente pelo condutor é decorrência de necessidade de punição para todas as infrações, sem o que o infrator que se revela mais desidioso, seria beneficiado.

Quem pratica várias infrações deve responder na medida exata da sua conduta, sem prejuízo ainda das cominações cíveis e penais cabíveis (art. 95, § 2º).

A concorrência de infrações distingue-se da reincidência (art. 107, § 1º), porque esta pressupõe a condenação de uma das infrações anteriores.

No que se refere à reincidência podemos considerá-la em específica e genérica. A primeira, quando as infrações são da mesma natureza, e a segunda quando as infrações são de natureza diversa.

Na aplicação das multas, determina o Código que sejam em dobro quando houver reincidência na mesma infração dentro do prazo de um ano (art. 107, § 1º).

O legislador estabeleceu que: «aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código, toda vez que houver responsabilidade solidária na infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si, falta comum, que lhes for atribuída».

A par da infração administrativa, o preceito tem íntima relação com a responsabilidade civil.

3.14. AUTUAÇÃO

Autuação é o efeito de autuar; no caso das infrações de trânsito, ela representa o registro do fato pela autoridade competente ou seus agentes.

O auto deve ser um documento escrito, numerado em série, revestido de formalidades, pelo menos com três vias, sendo uma delas obrigatoriamente destinada a quem se impute a infração.

No auto de infração, devem constar os dados que caracterizam o fato, identifiquem o veículo e que permitam a defesa do interessado.

Quem lavrar o auto deve consignar: local, data e hora em que se verificar a infração, caracteres da placa de identificação do veículo, marca de fabricação, além de outros elementos caracterizadores que forem julgados convenientes, tudo conforme o disposto na Res. 568/80 do CONTRAN.

Julgamos imprescindível que conste ainda a sigla da Unidade da Federação e seu respectivo Município, já que os caracteres da placa de identificação do veículo (RCNT, art. 122) correspondem apenas ao sistema alfanumérico em vigor, permitindo que existam veículos com caracteres iguais entre Estados e até entre Municípios.

Espécie e categoria do veículo também são indispensáveis, a nosso ver, pois algumas infrações dependem dessa informação para ficarem caracterizadas.

Devem existir ainda no impresso campos para o nome do condutor ou proprietário, número do registro (número e série), enqua-

dramento da infração e observações. Este último campo é destinado a informações complementares que permitam a maior clareza dos fatos, que serão examinados pela autoridade competente e pelos órgãos de julgamento de recursos.

Finalmente, por razões óbvias, haverá campo para identificação do autuante e espaço para assinatura comprovadora do recebimento.

A autuação deve ser preenchida no ato da verificação da inobservância dos preceitos legais e, sempre que possível, entregue ao responsável pela transgressão ou seu preposto.

Só é admissível a entrega posterior à lavratura quando a infração for decorrente de ato praticado por condutor de veículo que esteja ausente ou que não atenda ao obrigatório sinal de parada do agente (gesto ou silvo de apito).

Lavrado o auto, sem a presença do condutor, e desde que satisfaça as formalidades essenciais, a autoridade de trânsito o remeterá ao respectivo proprietário, diretamente ou via postal, para que fique ciente do ocorrido e identifique o faltoso. É o que se infere do disposto no artigo 1º da Res. 472/74 do CONTRAN.

A Res. 472/74 prevê cominação ao proprietário que se omite na identificação do condutor, sob a presunção de que ele sempre irá recebê-la, o que não é correto, pelos motivos já invocados. De outra parte, a cominação com fundamento no art. 111 do CNT nos parece de duvidosa legalidade, pois impõe uma pena não prevista pelo legislador, o qual contentou-se em atribuir ao proprietário a responsabilidade pela infração quando silenciar sobre a identidade do condutor.

3.15. DEFESA PRÉVIA

Salutar providência adotou o CONTRAN na Res. 568/80, permitindo a defesa prévia do interessado, apresentada à autoridade de trânsito, no prazo de cinco dias, antes da aplicação da penalidade (art. 2º).

Esta defesa não está prevista na legislação, mas não há impedimento para a sua criação. Pelo contrário, o procedimento é recomendável. Já vem sendo adotado pelo DER-SP, com resultados satisfatórios, por intermédio do chamado GT 36 (v. Atas das 38ª e 78ª Reuniões do CONTRAN).

O exame das defesas é tarefa que pode ser confiada a grupos de assessoramento ou chefias categorizadas, uma vez que as alega-

ções dos interessados podem denunciar a inexistência de formalidades essenciais, que tornam nulo o auto de infração.

Às vezes faz-se mister a apuração de fatos ou circunstâncias. Isto tudo será feito de modo preliminar, garantindo à autoridade de trânsito razoável segurança para julgar o auto e impor a penalidade, se for o caso.

Como não há disposição legal, os prazos concedidos pelas autoridades podem ser mais dilatados que o previsto pelo CONTRAN. O diminuto tempo estabelecido talvez se prenda à experiência que está sendo feita. Mas cada repartição deve saber, por certo, qual o tempo necessário para a entrega da defesa e sua tramitação, antes que o auto seja apreciado para imposição de penalidade.

Ainda que não haja defesa prévia, também os autos de infração sem manifestação do interessado podem ser examinados pelos grupos de assessoramento. Aliás, será melhor que assim aconteça, pois a autoridade de trânsito terá oportunidade de apreciar os autos expurgados de impropriedades, enganos ou vícios.

3.16. PENALIDADE

Considerada improcedente a defesa prévia e cumpridos os procedimentos relativos à autuação, cabe ao dirigente do órgão executivo de trânsito, com jurisdição sobre o local da infração, julgar a procedência desta para aplicar a penalidade ali inscrita, ajustando o enquadramento legal com o fato concreto.

A pena torna-se então a formal sanção imposta pela autoridade competente de trânsito, como retribuição do ato considerado infração administrativa, consistindo na obrigação de pagamento de certa quantia em dinheiro ao Estado ou execução de providências que podem atingir o veículo (remoção, retenção ou apreensão) ou o direito de dirigir do infrator (apreensão ou cassação da CNH).

Aplicada a penalidade — diz o art. 5º da Res. 568/80 — será notificado o condutor ou o proprietário do veículo.

Quando o proprietário não for o autor da infração, deverá este indicar, ao órgão de trânsito, quem a tenha cometido (artigo 5º, § 1º).

Decorridos trinta dias do recebimento da notificação, e não havendo identificação do infrator, recairá no proprietário a responsabilidade pela infração (art. 5º, § 2º).

O CONTRAN concebeu duas oportunidades para o proprietário indicar o condutor infrator. Na primeira, quando lhe forem solicita-

das as informações, na forma da Resolução nº 472/74, já examinada. Na segunda, após imposição da penalidade, quando o proprietário terá meio de fazer a indicação do condutor, exonerando-se, portanto, da responsabilidade.

Com a indicação do condutor, deve a repartição de trânsito notificá-lo, se porventura não o fez o proprietário. Essa notificação é importante, pois dará margem ao uso do direito de defesa que não pode ser sonegado a quem quer que seja.

Absolutamente imprópria e sem fundamento jurídico é a exigência do artigo 110 do CTN. Não pode existir «veículo em débito de multas». Quem responde pela multa é o proprietário do veículo ou o condutor. Este ponto, aliás, já ficou bem claro nas decisões judiciais.

A Res. 472/74, que «dispõe sobre a identificação dos infratores de trânsito, estabelecendo normas a serem observadas pelos órgãos de trânsito e pelos proprietários de veículos» deve ser examinada e confrontada com a Res. 568/80 que «estabelece procedimentos para aplicação de penalidades decorrentes de infrações de trânsito».

Entendemos que a primeira Resolução será usada especificamente para os fins de identificação de condutores, enquanto a segunda visa a etapa para aplicação de penalidades.

A identificação dos condutores é obrigação dos órgãos de trânsito, não se podendo admitir a usança ilegal de penalidade à revelia do proprietário ou do condutor, servindo para tanto de base, tão-somente, o auto de infração. A eventual multa de trânsito, que se tornou fonte de recursos para a Fazenda Pública, não pode alimentar o descaso pelas normas legais que merecem rigoroso cumprimento.

Aliás, o CONTRAN deixa bem claro «que se torna imprescindível a identificação do verdadeiro infrator para que, por razões da própria segurança de trânsito, tenha as respectivas penalidades registradas em seu prontuário» (Res. 472/74).

O Conselheiro Walter Malaquias Prata, no Proc. 00286, de 14-10-77, examinando o tema do ônus da multa, declarou: «Embora seja transparente o espírito do RCNT quando estabelece que não se renovará a licença do veículo cujo proprietário seja devedor de multa, estabelecido está no art. 102 do CNT que aos condutores caberá a responsabilidade pela infração cometida, prevendo o seu parágrafo único que essa responsabilidade recairá sobre o proprietário do veículo, se impossível a identificação do infrator».

3.17. DA NOTIFICAÇÃO DE PENALIDADE E RECURSO

Da imposição de penalidade cabe recurso do interessado, mediante petição apresentada à autoridade recorrida, no prazo de trinta dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial, ou do conhecimento por qualquer modo, pelo infrator.

O sistema de notificação por meio do jornal oficial, se bem que seja providência legal, não é o método mais razoável, pois é sabido que a imprensa oficial tem pouca divulgação e o manuseio dos diários é de praxe entre as repartições públicas, empresas e profissionais.

Havendo, como há, um registro de proprietários de veículos, e devendo haver um cadastro de condutores, a medida mais correta será a notificação via postal ou por recursos congêneres.

De outra parte, sendo necessária a inter-relação para identificação do condutor pelo proprietário, bem deve-se ver que essa providência só terá eficácia pela via pessoal, e nunca pela forma de listagem, muitas vezes cópias das emitidas pelo computador e, por isso mesmo, com pouca nitidez de impressão gráfica no papel de jornal.

As repartições de trânsito têm compreendido a impropriedade das notificações pela imprensa e admitem o recebimento do recurso até antes do licenciamento. Aliás, o CONTRAN também aceita essa prática ao dispor na Res. 568/80 que: «O Recurso contra a penalidade imposta, nos termos do artigo anterior, poderá ser apresentado ao órgão que a aplicou ou junto àquele responsável pelo licenciamento do veículo ou de domicílio do infrator» (art. 7º).

Outra exigência do código, inteiramente desconforme com a sistemática de qualquer defesa por imposição de penalidade, está contida no § 1º do art. 115 do CNT. Com efeito, se o recurso visa justamente a impugnação do acerto da imposição da penalidade, por que se há de exigir o depósito prévio do valor correspondente?

Não haverá qualquer prejuízo para o erário público se as repartições atentarem para o art. 126 do CNT, este sim acertado, ordenando a atualização dos valores em função das variações do poder aquisitivo da moeda nacional, atendidas as normas legais sobre a correção monetária dos débitos fiscais.

Também é desarrazoado o efeito não-suspensivo do recurso, pois muitas vezes, se provido, a penalidade poderá ter sido cumprida injustamente, no caso de apreensão de carteira de habilitação ou até mesmo sua cassação.

Além do mais, como o Código estabeleceu um prazo muito exíguo para o julgamento dos recursos, de impossível atendimento nos grandes centros, e se os julgamentos forem minudentes como se admite que sejam, quase sempre haverá a possibilidade do efeito suspensivo, na forma do parágrafo único do art. 116.

A sensata instituição da defesa prévia, ao que parece, sanará o problema da eventual injustiça nas autuações, desde que se impeça a continuação das autuações à revelia.

Das decisões que impuserem penalidade, por infração prevista no Código, caberá recurso para a JARI, composta de três membros e funcionando junto aos órgãos de trânsito correspondentes (CNT, art. 113).

Como em muitas outras vezes, também neste preceito andou desorientado o legislador, pois deixa margem para que se sustente que as penalidades por infrações só tenham validade quando contidas no Estatuto. Aliás, em outro ponto, já abordamos a questão da ilegalidade da punição, quando escorada em regra do Regulamento ou do CONTRAN.

De qualquer forma, enquanto a tese da ilegalidade não for cristalizada nos Tribunais, é de se acatar que cabem as penalidades impostas pela autoridade de trânsito, com base tanto no Código como no Regulamento e nas Resoluções do CONTRAN.

3.18. JUNTAS ADMINISTRATIVAS DE RECURSOS DE INFRAÇÕES

As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI) são colegiados que funcionam junto a cada repartição de trânsito. Seu regimento interno deve ser aprovado pelo respectivo chefe do Poder Executivo (RCNT, art. 215, parágrafo único).

Embora sejam entidades com representação de membros dos órgãos a eles subordinados, competindo-lhes fazer completa justiça administrativa.

Não obstante a instalação e funcionamento das JARIs estejam quase sempre na dependência dos respectivos órgãos de trânsito, não deve o colegiado adotar as teses defendidas pelos órgãos de trânsito, quando estas forem contrárias à legislação especial.

A subserviência dos membros da JARI deve ser repelida a qualquer preço. Aliás, o legislador previu a necessidade da completa independência das JARIs, que deve decidir até contra os eventuais interesses da repartição de trânsito ou das suas autoridades, que podem recorrer dos julgamentos (RCNT, art. 220).

Este preceito do RCNT reforça ainda mais a nossa tese de que a JARI não é a última instância de julgamento e sim o CETRAN, sem contar o CONTRAN, nos casos previstos na lei.

Aconselhável é que os membros das JARIs procurem adotar uma unidade de doutrina, pelo menos quanto às peculiaridades das suas regiões, pois do contrário os julgamentos serão diversificados a tal ponto que constituirá um sorteio para o recorrente ser contemplado com este ou aquele colegiado.

Devem ser indicados para as JARIs pessoas sabidamente competentes e conhecedoras da legislação de trânsito, sem contar que devem ser elementos altamente qualificados, dada a importância das decisões que nelas serão proferidas.

Destarte, o Poder Público não pode deixar de dar todos os recursos materiais para o bom funcionamento das JARIs, inclusive valorizando eventuais gratificações aos seus membros, organizando quadro próprio de funcionários. Com isto terá impedido, se é que interessa ao Poder Público, um julgamento escorrido, a prestação de serviços por pessoas que não tenham condições ou conhecimentos para o *munus público*, mas que se prestam a servir apenas pela condição do *status*.

Finalmente, não cabe às JARIs extravasar os limites de sua competência específica, procurando fiscalizar a atividade do órgão executivo ou sugerindo medidas administrativas que acabam prejudicando a rapidez do julgamento.

De outra parte, não compete aos julgadores orientar diligências que possam agravar a situação dos recorrentes, indagando se houve instauração de inquérito policial, se houve suspensão ou cassação da CNH, e pretendendo transformar o processo escrito da JARI em processo oral, com audiência de agentes ou funcionários. Enfim, os membros devem se limitar ao exame das formalidades legais da atuação e imposição da penalidade, ao exame do conteúdo das razões de recursos e ao manuseio da lei.

ARTIGO XI

INFRAÇÕES PENAIS

3.19. CRIMES E CONTRAÇÕES

As infrações penais dividem-se em crimes ou delitos e contrações (divisão bipartida) e podem ser, por outro sistema, reparti-

das em crimes, delitos e contrações. No Brasil, a dicotomia é tradição do sistema jurídico. As expressões crime e delito são empregadas como sinônimas. Fato punível é designação mais ampla, abrangendo crime (ou delito) e contração, que constituem distintas espécies de ilícito penal.

O crime é, sem dúvida, fato jurídico. Fato jurídico é designação genérica de todo acontecimento relevante para o direito, provocando o nascimento, a modificação ou a extinção de uma relação jurídica.

Os fatos jurídicos dividem-se em fatos naturais (ou fatos jurídicos em sentido estrito) e fatos voluntários (ou atos jurídicos). Aqueles são fatos da natureza, como o nascimento ou a morte. Estes são condutas voluntárias, que influem sobre relações jurídicas.

Os fatos voluntários (ou atos jurídicos) subdividem-se em duas grandes categorias: a dos atos ilícitos e dos atos lícitos.

CRIME É O ATO ILÍCITO PENAL

Pelo conceito formal, crime é toda ação ou omissão proibida pela lei sob ameaça de pena.

Sob o aspecto material, o crime é um desvalor da vida social, ou seja, uma ação ou omissão que se proíbe e se procura evitar, ameaçando-a com pena, porque constitui ofensa (dano ou perigo a um bem ou a um valor da vida social).

Crime é necessariamente conceito normativo, ou seja, é infração às proibições ou mandatos estipulados pelo legislador, sob ameaça de pena.

O Crime é uma ação a que se juntam os atributos da tipicidade, da antijuridicidade e da culpabilidade, donde o conceito analítico do crime como ação típica, antijurídica e culpável.

O tipo é a descrição da conduta humana pela lei e corresponde ao crime.

O tipo compõe-se do núcleo, designado por um verbo (matar, subtrair, seduzir, etc.), de referências ao sujeito ativo, isto é, condições ou qualidades que se devem encontrar no agente (militar, funcionário público, pai, médico, etc.), de referência ao sujeito passivo (Estado, mãe, filho, menor, etc.), de referência ao objeto material (coisa móvel, documento, selo, etc.). Não raro encontram-se referências ao tempo, lugar, ocasião e meios empregados.

Não existe crime sem tipicidade, isto é, sem que o fato se enquadre em um tipo, o que vale dizer que não há crime sem lei anterior que o defina.

A ação é antijurídica (antijuridicidade) ou ilícita quando é contrária ao direito. A antijuridicidade é a valorização que o julgador faz do caráter lesivo de um comportamento humano.

A conduta típica será sempre antijurídica se não for expressamente declarada lícita. Nos casos em que a lei considera lícito o comportamento humano, ocorrerão as chamadas — causas de exclusão da criminalidade — e, nestas hipóteses, o fato será típico, mas não antijurídico.

De igual forma, poderá haver antijuridicidade sem tipicidade. A fuga de preso, por exemplo, não constitui nenhum fato típico legal ou modalidade de infração prevista em lei, embora se revele antijurídica dada a obrigação que tem o condenado de cumprir a sua pena.

Além de típica e antijurídica, deve a ação ser culpável. Trata-se do elemento subjetivo do delito. O resultado lesivo ao direito, oriundo da ação do sujeito ativo, há de ser-lhe atribuído a título de culpa, em sentido amplo, isto é, dolo ou culpa.

São três os elementos que entram na estrutura da culpabilidade:

a) A imputabilidade, isto é, uma determinada situação mental, que permite ao agente o exato conhecimento do fato e do seu sentido contrário ao dever e à determinação da vontade, de acordo com esse entendimento, dando-lhe, assim, capacidade para sofrer a imputação jurídica do seu comportamento;

b) O elemento psicológico-normativo, que relaciona o agente com o seu ato, psicológica e normativamente, manifestando-se sob a forma de dolo ou de culpa;

c) Exigibilidade, nas circunstâncias, de um comportamento conforme ao dever, isto é, que o fato ocorra em situação em que seja lícito exigir do sujeito comportamento diferente.

Só se justifica o juízo de reprovação, isto é, só se configura realmente a culpabilidade, quando se apresentam reunidos os seus 3 elementos: imputabilidade, dolo ou culpa e exigibilidade de comportamento diverso.

3.20. O DOLO E A CULPA

Dividem-se os crimes, quanto ao elemento subjetivo, de acordo com o nosso Código Penal, em dolosos e culposos.

É doloso o crime quando o agente quis o resultado e assumiu o risco de produzi-lo (art. 18, I, CP).

É culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia (art. 18, II, CP).

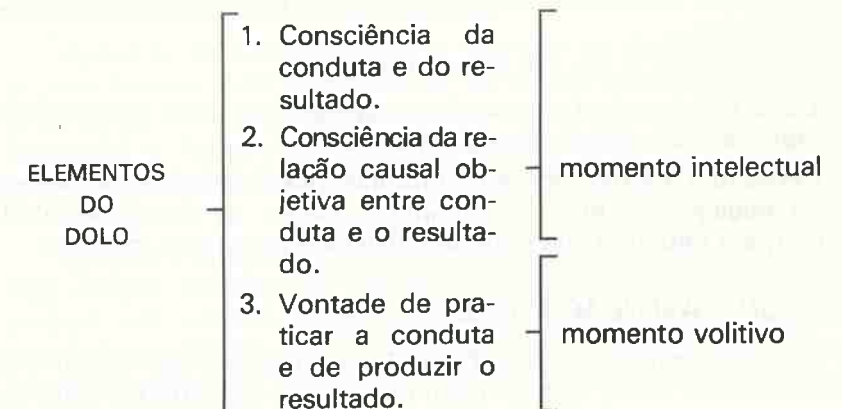
Estabeleceu o parágrafo único do art. 18 do CP que «salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente».

Pode suceder que, em alguns casos, o agente não quer o resultado que se verifica, nem assume conscientemente o risco de produzi-lo. O evento ultrapassa a sua intenção. São os chamados crimes preterintencionais, não acolhidos pelo Código mas entrevistos em algumas figuras delituosas (art. 129, § 3º, CP).

A preterintencionalidade dá margem aos chamados crimes qualificados pelo resultado. Os crimes qualificados pelo resultado são punidos a título de preterdolo ou preterintenção. O legislador, após descrever o crime em sua forma fundamental, acrescenta-lhe um resultado que aumenta abstratamente a pena imposta no preceito sancionador. Exemplos: arts. 127; 129, § 1º, II; 129, § 2º, V; 129, § 3º; 133, §§ 1º e 2º; 134, §§ 1º e 2º; 135, parágrafo único; 136 §§ 1º e 2º; 137, parágrafo único; 148, § 2º; 223, parágrafo único; 232 (com vistas ao art. 223); 258, 1ª parte; 260, § 1º; 261, § 1º; 262, § 1º; 263; 264, parágrafo único; 267, § 1º; e, 285.

O dolo é a vontade do agente dirigida para o fato descrito como crime. A ação é voluntária porque não provém de fatores internos ou externos que obrigam a vontade a atuar no mundo exterior; e é dolosa porque o elemento psíquico focaliza e procura uma conduta considerada deletiva.

A vontade dolosa consta de dois momentos; a) a representação ou visão antecipada do fato constitutivo do crime (momento cognoscitivo ou intelectual); b) a resolução, seguida de um esforço do querer dirigido à realização do fato representado (momento volitivo).



ESPÉCIES DE DOLO

DOLO DIRETO — O sujeito visa certo e determinado resultado.

DOLO INDIRETO — A vontade do sujeito não se dirige a certo e determinado resultado. Subdivide-se em:

1. Dolo alternativo — quando a vontade do sujeito se dirige a um outro resultado.

2. Dolo eventual — quando o sujeito assume o risco de produzir o resultado, isto é, admite e aceita o risco de produzi-lo.

CULPA

Culpa é a conduta voluntária (ação ou omissão) que produz um resultado (evento) antijurídico não querido mas previsível, e excepcionalmente previsto, que podia, com a devida atenção, ser evitado.

Existe uma tradicional graduação da culpa em culpa lata ou grave, culpa leve e culpa levíssima. Segundo Mendes Pimentel, citado por Frederico Marques, diz-se lata a culpa quando o evento era previsível por todos os homens, leve quando só por homens diligentes, levíssima quando apenas por homens de diligência extraordinária. Para Aníbal Bruno, essa distinção que vem do direito privado romano não tem interesse para o Direito Penal. Desde que haja violação de deveres de diligência realmente reprovável com o seu conseqüente resultado previsível de dano ou perigo, configura-se a culpa criminalmente punível.

A compensação de culpas (culpa do réu e culpa da vítima) só compreende no direito privado, quando há em jogo interesses patrimoniais.

São elementos do crime culposos na sua forma comum: ato voluntário inicial; previsibilidade; ausência de previsão e resultado involuntário, lesivo.

No artigo 18, II, do CP, ficou declarado:

Diz o crime: culposos, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Consiste a imprudência em enfrentar, prescindivelmente, um perigo; a negligência, em não cumprir o dever, no desempenho da conduta; e a imperícia, na falta de habilidade para certo misteres.

3.21. CONTRAVENÇÃO PENAL

Na lei de introdução ao Código Penal (Decreto-Lei nº 3.914, de 9 dezembro de 1941), que também diz respeito às contravenções pe-

nais, ficou consignado o seguinte: «Considera-se crime a infração penal a que a lei comina pena de reclusão ou de detenção, quer isoladamente, quer alternativa ou cumulativamente com a pena de multa; contravenção, a infração penal a que a lei comina, isoladamente, pena de prisão simples ou de multa, ou ambas, alternativa ou cumulativamente.

Na lei especial das contravenções (Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941), o legislador dispôs que: «Aplicam-se às contravenções as regras gerais do Código Penal, sempre que a presente lei não dispunha em contrário». (art. 1º).

Ficou ainda disposto na legislação citada que «para a existência da contravenção, basta a ação ou omissão voluntária. Deve-se, todavia, ter em conta o dolo ou a culpa, se a lei faz depender, de um ou de outra, qualquer efeito jurídico» (art. 3º).

Não é punível a tentativa de contravenção (art. 4º).

A Lei das Contravenções Penais, segundo a lição de Manoel Pedro Pimentel, forma a primeira linha de combate contra o crime, ensejando a inocuidade do agente, quando ele ainda se encontra no simples estado perigoso. Com sanções de pequena monta, prisão simples ou multa, impostas mediante processo sumaríssimo (art. 531 do CPP), alcança-se o principal objetivo que é coactar a conduta perigosa, capaz de ameaçar, no seu desdobramento, o bem ou interesse tutelados. Quase todas contravenções são infrações de perigo, exceção do desabamento de construção (art. 29) que é infração de dano. E, sendo infrações de perigo, a maioria das contravenções apresenta o caráter de presunção do perigo, mais diretamente; são infrações de perigo presumido. Não obstante, em alguns casos, essa ocorrência demandará demonstração de hipótese em que, então, se falará em infrações de perigo concreto.

Aplica-se às contravenções a doutrina da tipicidade, em todos os seus termos, pois, como vimos, no direito brasileiro a matéria fica circunscrita ao campo estritamente penal. Em alguns países, como Alemanha e Argentina, as contravenções admitem a conceituação que as coloca como infrações também de caráter administrativo ou policial.

Quanto à antijuridicidade, respeitadas as peculiaridades, as mesmas causas excludentes vigoram relativamente às contravenções, embora em sentido mais restrito. O estado de necessidade, o exercício regular de um direito ou o estrito cumprimento de um dever legal justificarão, eventualmente, condutas contravencionais.

Contravenções existem fora da lei especial v.g., no Código Florestal, na Lei do Inquilinato, Economia Popular, etc.

ARTIGO XII

DIREITO PENAL — RESPONSABILIDADE

No desempenho de sua missão punitiva, o Estado, para salvar a ordem social e proteger os interesses jurídicos, traça normas de conduta, as quais, no campo do direito penal, indicam o comportamento considerado desfavorável à convivência e ao progresso coletivo. Essa conduta, penalmente considerada, constitui o que se denomina, genericamente, infração penal. Praticar a o indivíduo que, com a sua atuação, viola a ordem jurídica, ao proceder conforme a norma penal, que descreve a conduta reprovável.

A conduta, como fato humano, é sempre representada pelo verbo, que a põe em ação («matar alguém», «ofender a integridade corporal», «expor alguém ... », etc). Esse verbo constitui o núcleo, o miolo do fato punível e o embasamento da infração penal. Em consequência, não há fato punível sem ação. Os propósitos criminosos (pensamentos, desejos), que não tenham sido exteriorizados pela conduta, embora incidam em sanção ética ou religiosa, não são alcançados pelo direito de punir.

A conduta, como elemento básico do fato punível, manifesta-se, assim, pela AÇÃO, que é a forma positiva do pensamento, e pela OMISSÃO que representa uma atividade negativa, e compreende os atos COMISSIVOS próprios (desobediência, pela inatividade, de um comando ou ordem da lei penal) e os atos OMISSIVOS IMPRÓPRIOS, ou comissivos por omissão (quando a inatividade do agente venha a produzir um fato típico, ou conforme a descrição legal).

A infração penal, para determinar a violação do bem jurídico, deve reunir as características que lhe são peculiares: a) a ticidade, que é o ajustamento do fato ao conjunto de elementos que a norma penal indica como sendo fato punível; b) a antijuridicidade, que é a manifestação do fato contrário à conduta que está implícita na norma (ilicitude da conduta); c) a culpabilidade, ou a conformidade das condições psíquicas (vontade e motivos) do sujeito ao fato.

A culpabilidade é o vínculo que a lei traça entre o agente e o fato ilícito, neste incluídos o fato típico e a antijuridicidade: ela se manifesta pelo dolo e pela culpa, que são suas espécies, e faz da conduta violadora da norma, objeto de reprovação. Aníbal Bruno, invocado por Vicente Sabino Júnior, escreve que a culpabilidade é a re-

provabilidade da ordem jurídica a essa conduta ilícita. Há, nela, um juízo de reprovação, por não se harmonizarem a vontade do agente e o escopo da lei, que representa o elemento subjetivo do fato punível.

Consoante a Exposição de Motivos do Código Penal vigente, «No tocante à culpabilidade (ou elemento subjetivo de crime), o projeto não conhece outras formas além do dolo e da culpa «*stricto sensu*». Sem o pressuposto do dolo e da culpa «*stricto sensu*», nenhuma pena será irrogada. Em nenhum caso haverá presunção de culpa. Assim, na definição da culpa *stricto sensu*, é inteiramente abolido o dogmatismo da «inobservância de alguma disposição regulamentar», pois nem sempre é culposos o evento subsequente. Segundo o preceito do artigo 18 n.º I, o dolo (que é a mais grave forma de culpabilidade) existe não só quando o agente quer diretamente o resultado, como quando assume o risco de produzi-lo. O dolo eventual, assim, plenamente equiparado ao dolo direto. É inegável que ao arriscar-se conscientemente a produzir um evento vale tanto quanto querê-lo: ainda que sem interesse nele, o agente o ratifica, presta anuência ao seu advento».

Responsabilidade penal é o dever jurídico de responder pela ação delituosa que recai sobre o agente imputável.

A exclusão da imputabilidade prevista no artigo 26 do CP regula-se pelo critério biopsicológico normativo, que exige, de um lado, certos estados mentais anormais (doença mental, desenvolvimento mental incompleto ou retardado) e, de outro lado, que deles resulte completa incapacidade de entendimento da ilicitude ou de autodeterminação.

Consequência da responsabilidade penal é a punibilidade do agente (autor). Esta é a regra que não exclui, porém, hipóteses em que, ocorrendo a responsabilidade, declara a lei penal isento de pena o autor da infração. São as dos artigos 20, 156, § 2º, 181, 240, § 4º.

Em síntese, são condições da punibilidade a ocorrência de fato punível (típico, antijurídico e culpável) e a responsabilidade do agente (autor).

Pode a punibilidade desaparecer com a infração penal, e até enquanto este subsistir. No caso de morte, desaparecendo o agente, não há que falar em crime, e, pois, na sua punição. O mesmo se dá com a retroatividade da lei, com a prescrição, com a retratação do agente, com o casamento, com o ressarcimento do dano, em certas infrações, e nos casos do artigo 23, em que o legislador afirmou a inexistência de crime por uma conduta legalmente justificada.

A regra da responsabilidade penal, pela prática de fato punível, contrapõe o legislador as causas que obstem a punibilidade do agente, desdobrando-as em: a) causas que excluem a antijuridicidade (criminalidade da conduta humana); b) causas de exclusão da culpabilidade; c) causas de impunibilidade, exclusivamente.

Heleno Cláudio Fragoso classifica as causas de exclusão da ilicitude em três grandes grupos:

a) causas que defluem de situação de necessidade (legítima defesa e estado de necessidade);

b) causas que defluem da atuação do direito (exercício regular de direito, estrito cumprimento de dever legal);

c) causa que deflui de situação de ausência de interesse (consentimento do ofendido). (Arts. 23 e 25 do CP)

É isento de pena quem pratica fato que a lei define como crime, sendo inimputável. Em tais circunstâncias não há crime. Presume-se, no entanto, a periculosidade do inimputável e deve ele ser internado ou submetido a tratamento ambulatorial (arts. 97 do CP e 99, da Lei nº 7.210, de 11-7-84).

Se a anomalia mental não exclui, mas apenas reduz a capacidade de entender o ilícito ou de se determinar segundo tal entendimento, a imputabilidade é diminuída. O que se reduz em tais casos é a capacidade de culpa. A imputabilidade diminuída está prevista no art. 26, § único do CP. Ela permite (não obriga) que a pena a ser imposta seja reduzida de um a dois terços.

ARTIGO XIII

CRIMES AUTOMOBILÍSTICOS

3.22. RITO SUMÁRIO

O professor José Frederico Marques define crime automobilístico como «toda infração penal oriunda de veículo motorizado, na sua função comum de meio de locomoção e transporte, quer de cargas como de pessoas».

Preferimos definir CRIME DE TRÂNSITO como a infração penal praticada culposa ou dolosamente pelo usuário da via terrestre, aberta à circulação pública, enquanto se locomove num veículo, individualmente ou para transporte de pessoas ou carga.

Homicídio culposo e lesão corporal culposa

Artigo 121 — Matar alguém

§ 3º — Se o homicídio é culposo:

Pena: detenção de um a três anos.

§ 4º — No homicídio culposo, a pena é aumentada de um terço, se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as consequências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante.

§ 5º — Na hipótese de homicídio culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária (Perdão Judicial).

Artigo 129 — Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

§ 6º — Se a lesão é culposa:

Pena: detenção de dois meses a um ano.

§ 7º — No caso de lesão culposa, aumenta-se a pena de um terço, se ocorre qualquer das hipóteses do art. 121, § 4º.

§ 8º — Aplica-se igualmente à lesão culposa o disposto no § 5º do art. 121.

Omissão de socorro

Art. 135 — Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a criança abandonada ou extraviada, ou a pessoa inválida ou ferida, ao desamparo ou em grave e iminente perigo; ou não pedir, nesses casos, o socorro da autoridade pública.

Pena: detenção de um a seis meses, ou multa.

Parágrafo único — A pena é aumentada de metade, se da omissão resultar lesão corporal de natureza grave, e triplicada, se resulta morte.

Perigo para a vida ou a saúde de outrem

Art. 132 — Expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente:

Pena: detenção de três meses a um ano, se o fato não constitui crime mais grave.

Atentado contra a segurança de outro meio de transporte

Art. 262 — Expor a perigo outro meio de transporte público, impedir-lhe ou dificultar-lhe o funcionamento:

Pena: detenção de um a dois anos.

§ 1º — Se o fato resulta desastre, a pena é de reclusão, de dois a cinco anos.

§ 2º — No caso de culpa, se ocorre desastre:

Pena: detenção de três meses a um ano.

Arremesso de projétil

Art. 264 — Arremessar projétil contra veículo, em movimento, destinado ao transporte público por terra, por água ou pelo ar:

Pena: detenção de um a seis meses.

Parágrafo único — Se do fato resulta lesão corporal, a pena é de detenção de seis meses a dois anos; se resulta morte, a pena é a do artigo 121, § 3º, aumentada de um terço.

Contravenção

Falta de habilitação para dirigir veículo

Art. 32 — Dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública, ou embarcação a motor em águas públicas:

Pena: multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Direção perigosa de veículos na via pública

Art. 34 — Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:

Pena: prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa de sessenta centavos a quatro cruzados.

Sinais de perigo

Art. 36 — Deixar de colocar na via pública sinal ou obstáculo, determinado em lei ou pela autoridade e destinado a evitar perigo a transeuntes.

Pena: prisão simples, de dez dias a dois meses, ou multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Parágrafo único: Incorre na mesma pena quem:

a) apaga sinal luminoso, destrói ou remove sinal de outra natureza ou obstáculo destinado a evitar perigo a transeuntes;

b) remove qualquer outro sinal de serviço público.

Arremesso ou colocação perigosa

Art. 37 — Arremesar ou derramar em via pública, ou em lugar de uso comum, ou de uso alheio, coisa que possa ofender, sujar ou molestar alguém:

Pena: multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Parágrafo único. Na mesma pena, incorre aquele que, sem as devidas cautelas, coloca ou deixa suspensa coisa que, caindo em via pública ou em lugar de uso comum ou de uso alheio, possa ofender, sujar ou molestar alguém.

Emissão de fumaça, vapor ou gás

Art. 38 — Provocar, abusivamente, emissão de fumaça, vapor ou gás, que possa ofender ou molestar alguém:

Pena: multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Perturbação do trabalho ou do sossego alheios

Artigo 42 — Perturbar alguém, o trabalho ou o sossego alheios:

I — ...

II — ...

III — abusando de instrumentos sonoros ou sinais acústicos.

Pena: prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa de quarenta centavos a quatro cruzados.

Exercício ilegal de profissão ou atividade

Artigo 47 — Exercer profissão ou atividade econômica ou anunciar que a exerce, sem preencher as condições a que por lei está subordinado o seu exercício:

Pena: prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de hum cruzado a dez cruzados.

Embriaguez

Artigo 62 — Apresentar-se publicamente em estado de embriaguez, de modo que cause escândalo ou ponha em perigo a segurança própria ou alheia:

Pena: prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de quarenta centavos a quatro cruzados.

Parágrafo único: se habitual a embriaguez, o contraventor é internado em casa de custódia e tratamento.

ARTIGO XIV
RITO SUMÁRIO

Lei nº 4.611, de 2-4-65

Art. 531 do Código de Processo Penal, até art. 538

Processo Sumário: O processo das contravenções terá forma sumária, iniciando-se pelo auto de prisão em flagrante ou mediante portaria expedida pela autoridade policial ou pelo juiz, de ofício ou a requerimento do Ministério Público.

Artigo 533 — Na portaria que der início ao processo, a autoridade policial ou o juiz ordenará a citação do réu para se ver processar até julgamento final, e designará dia e hora para a inquirição das testemunhas, cujo número não excederá de três.

Artigo 535 — Lavrado o auto de prisão em flagrante ou, no caso do processo iniciado em virtude de portaria expedida pela autoridade policial, inquirida a última testemunha, serão os autos remetidos ao juiz competente, no prazo de dois dias.

Artigo 537 — Interrogado o réu, ser-lhe-á concedido, se o requerer, o prazo de três dias para apresentar defesa, arrolar testemunhas, até o máximo de três e requerer diligências.

Lei nº 4.611, de 2-4-65

Artigo 1º — O processo dos crimes previstos nos arts. 121, § 3º e 129, § 6º, do Código Penal, terá o rito sumário estabelecido nos arts. 531 e 538 do Código de Processo Penal.

§ 1º — Quando a autoria do crime permanecer ignorada por mais de quinze dias, proceder-se-á inquérito policial e o processo seguirá o rito previsto no art. 539.

§ 2º — Poderão funcionar, como defensores dativos, nas Delegacias de Polícia, como estagiários, na falta de profissionais diplomados, alunos da Faculdade de Direito, indicados pelo Procurador-Geral da Justiça.

§ 3º — Quando não for possível a assistência de defensor do acusado na lavratura do auto de flagrante, a autoridade policial é obrigada, sob pena de nulidade do ato, a mencionar, fundamentalmente, essa impossibilidade.

Artigo 2º — Verificando-se a hipótese do art. 384 e parágrafo único do Código de Processamento Penal, o juiz dará vista dos autos pelo prazo de três dias, ao representante do Ministério Público, para oferecimento da denúncia, seguindo o processo o rito ordinário.

ARTIGO XV
DA PRISÃO EM FLAGRANTE

Arts. 301 a 310 CPP

Artigo 301 — Qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito. (Súmula 145 do STF: «Não há crime, quando a preparação do flagrante pela polícia torna impossível a sua consumação».).

Artigo 302 — Considera-se em flagrante delito quem:

I — está cometendo a infração penal;

II — acaba de cometê-la;

III — é perseguido, logo após, pela autoridade, pelo ofendido ou por qualquer pessoa, em situação que faça presumir ser autor da infração;

IV — é encontrado, logo depois, com instrumentos, armas, objetos ou papéis que façam presumir ser ele autor da infração.

Artigo 306 — Dentro de vinte e quatro horas depois da prisão, será dada ao preso nota de culpa assinada pela autoridade, como motivo da prisão, o nome do condutor e os das testemunhas.

Artigo 308 — Não havendo autoridade no lugar em que se tiver efetuado a prisão, o preso será logo apresentado à do lugar mais próximo.

Artigo 309 — Se o réu se livrar solto, deverá ser posto em liberdade, depois de lavrado o auto de prisão em flagrante.

ARTIGO XVI

Direito Civil — Responsabilidade — Culpa

Princípio geral de direito, informador de toda teoria de responsabilidade, encontradão em todos os povos civilizados e sem o qual a vida social é quase inconcebível, é aquele que impõe, a quem causa dano a outrem, o dever de o reparar. Tal princípio se encontra registrado, entre nós, no artigo 159 do Código Civil. Aí se diz: «aquele que por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano».

O preceito do artigo 159 está incluído, na nossa lei civil substantiva, no Livro III, dos Fatos Jurídicos, sendo conveniente que se aproveite também a definição de ato jurídico, posta no artigo 81, da seguinte forma: «Todo o ato lícito, que tenha por fim imediato adquirir, resguardar, transferir, modificar ou extinguir direitos, se denomina ato jurídico».

Expressamente o legislador brasileiro consignou nos artigos 1.518 a 1.532 do Código Civil como será feita a verificação da culpa e a avaliação da responsabilidade do causador do prejuízo.

Nos mencionados artigos está compreendida a obrigação por atos ilícitos, sujeitando-se os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito à reparação do dano, sendo solidários nessa responsabilidade os cúmplices e os pais, pelos filhos menores que estiverem em seu poder e sob sua guarda, os tutores e os curadores, pelos pupilos e curatelados, o patrão, amo ou comitente, os donos de hotéis e hospedarias, e os que gratuitamente houveram participado nos produtos do crime, até à concorrente quantia.

A responsabilidade civil é independente da criminal; não se poderá, porém, questionar sobre a existência do fato, ou quem seja seu autor, quando estas questões se acharem decididas no crime. (Art. 1.525 CC)

A diferença entre responsabilidade civil e responsabilidade penal — afirmam Mazeaud e Mazeaud, citados por Aguiar Dias — é a distinção entre direito penal e direito civil. Não se cogita, na responsabilidade civil, de verificar se o ato que causou dano ao particular ameaça, ou não, a ordem social. Tão pouco importa que a pessoa compelida à reparação de um prejuízo seja, ou não, moralmente responsável. Aquele a quem sua consciência nada reprova pode ser declarado civilmente responsável.

É preciso considerar, contudo, que o ato lesivo também afeta a ordem social, eis que o prejuízo imposto ao particular afeta o equilíbrio social. Segundo Pontes de Miranda, ainda invocado por Aguiar Dias, «O homem que causa dano a outrem não prejudica somente a este, mas à ordem social: a reparação para o ofendido não adapta o culpado à vida social, nem lhe corrige o defeito de adaptação. O que faz é consolar o prejudicado, com a prestação do equivalente, ou, o que é mais preciso e exato, com a expectativa jurídica da reparação».

Como leciona Aguiar Dias, «certos fatos põem em ação somente o mecanismo recuperatório da responsabilidade civil; outros movimentam tão-somente o sistema repressivo ou preventivo da respon-

sabilidade penal; outros, enfim, acarretam, a um tempo, a responsabilidade civil e a penal, pelo fato de apresentarem, em relação a ambos os campos, incidência equivalente, conforme os diferentes critérios sob que entram em função os órgãos encarregados de fazer valer a norma respectiva». «Tratando-se de pena reafirma o mestre citado — atende-se ao princípio «nulla poena sine lege», diante do qual só exsurge a responsabilidade penal em sendo violada a norma compendiada na lei; enquanto que a responsabilidade civil emerge do simples fato do prejuízo, que viola também o equilíbrio social, mas que não exige as mesmas medidas no sentido de restabelecê-lo, mesmo porque outra é a forma de consegui-lo».

Questão de alta relevância é a distinção entre a responsabilidade contratual e a responsabilidade extracontratual, também chamada aquiliana, inspirada na Lei Aquilia e no princípio «In lex Aquilia et levissima culpa venit». Consoante a lição de Sílvio Rodrigues, enquanto o artigo 159 do CC disciplina, genericamente, as consequências derivadas da responsabilidade aquiliana, o artigo 1.056, do mesmo Código, cuida dos efeitos resultantes da responsabilidade contratual. Afirma o preceito que: «Não cumprindo a obrigação de cumpri-la pelo modo e no tempo devidos, responde o devedor por perdas e danos».

Na hipótese da responsabilidade contratual, antes da obrigação de indenizar, emergir, existe, entre o inadimplente o seu cocontratante, um vínculo jurídico derivado da convenção; na hipótese da responsabilidade aquiliana, nenhum liame jurídico existe entre o agente causador do dano e a vítima, até que o ato daquele ponha em ação os princípios geradores de sua obrigação de indenizar.

A obrigação de reparar o dano pode ser encarada de duas maneiras: ocorre responsabilidade subjetiva quando se inspira na idéia de culpa, e objetiva quando estada na teoria do risco.

Tradicionalmente a culpa é dividida em três graus. Culpa grave é a decorrente de imprudência ou negligência grosseira e chega a ser comparada ao dolo. Culpa leve é aquela na qual um homem de extrema cautela não poderia deixar de escapar.

Para que se possa impor a alguém a obrigação de indenizar o prejuízo experimentado por outrem é mister que haja uma relação de causalidade entre o ato culposo praticado pelo agente e o prejuízo sofrido pela vítima.

Excluem da responsabilidade a culpa da vítima, o fato de terceiro, o caso fortuito ou de força maior e, atuando exclusivamente no campo contratual, a cláusula de não indenizar (art. 1.058, § único CC).

No sentido de remediar os inconvenientes advindos da estreiteza da teoria da culpa — ensina Silvio Rodrigues — e com o escopo de facilitar à vítima a obtenção de justa reparação, alguns procedimentos técnicos foram adotados pela lei e pela jurisprudência. Entre eles cabe distinguir: a) o acolhimento de noção de abuso de direito; b) o acolhimento da idéia de culpa negativa; c) a admissão, em muitos casos, da presunção da culpa do agente causador do dano; d) o enquadramento, em outros, da responsabilidade dentro do campo do contrato; e) adoção, em determinadas hipóteses, da teoria do risco.

ARTIGO XVII

DIREITO CIVIL — PROPRIEDADE E POSSE — BENS

As referências que a legislação de trânsito faz a proprietários e condutores de veículos automotores nos levam à necessidade de um exame do conceito de propriedade segundo o Código Civil (Lei n.º 3.071, de 1Jan1916) e doutrinadores.

Cuidando, no Capítulo VII, do Registro de Veículos, o CNT refere-se ao Certificado de Registro, expedido pelas repartições de trânsito mediante «documentação inicial de propriedade» (Art. 52, § 1º) e esclarece que «todo ato translativo de propriedade — do veículo automotor, reboque, carretas e similares, implicará na expedição de novo Certificado de Registro, que será exigido mediante: a) apresentação do último Certificado de Registro; b) documento de compra e venda na forma da lei». (art. 53)

O Regulamento do CNT nos artigos 111 e 112, refere-se de forma mais abrangente às alienações de veículos, ampliando as exigências para os registros posteriores.

Os veículos estão contidos na classe de bens, colocada na Parte Geral do Código Civil, Livro II. Clóvis Beviláqua nos ensina que *bem*, na linguagem filosófica, é tudo quanto corresponde à solicitação dos nossos desejos, enquanto que para a economia política bem é aquilo que concorre para satisfazer uma necessidade humana.

Os bens, segundo ainda a lição de Clóvis Beviláqua, «constituem a parte positiva do patrimônio» que é definido como «o complexo das relações jurídicas de uma pessoa que tiver valor econômico», Segundo Silvio Rodrigues, a noção de patrimônio é de considerável importância, porque nela se vai basear um princípio que informa todo o direito das obrigações. De acordo com tal princípio, o patrimônio do devedor responde por suas dívidas. Consoante doutrina

Orlando Gomes, toda pessoa tem direitos e obrigações pecuniariamente apreciáveis. Ao complexo desses direitos e obrigações denomina-se patrimônio, que é, em síntese, «a representação econômica da pessoa».

O Código Civil, no Livro II da Parte Geral classificou as diferentes classes de bens, como se vê no Título único, a partir do art. 43. A matéria pode ser englobada no seguinte quadro sinótico:

- I — Dos bens considerados em si mesmos:
 - bens móveis e imóveis
 - coisas fungíveis e não fungíveis
 - coisas consumíveis e não consumíveis
 - coisas divisíveis e indivisíveis
 - coisas singulares e coletivas
- II — Dos bens reciprocamente considerados:
 - principais e acessórios
- III — Dos bens considerados em relação ao titular do domínio:
 - bens públicos
 - bens particulares
- IV — Dos bens considerados em relação à suscetibilidade de serem negociados:
 - coisas no comércio
 - coisas fora do comércio
- V — Do bem de família

Informa Silvio Rodrigues que os vocábulos *bem* e *coisa* são usados indiferentemente por muitos escritores e, por vezes, pela própria lei. Trata-se, todavia, de palavras de extensão diferente, uma sendo espécie da outra. Com efeito, afirma o citado mestre, coisa é o gênero do qual bem é espécie. A diferença específica está no fato de esta última incluir na sua compreensão a idéia de utilidade e raridade, ou seja, a de ter valor econômico.

Como lembra Clóvis Beviláqua, há bens jurídicos que não são coisas: a liberdade, a honra, a vida, por exemplo.

Feito o resumo acima, poderemos adiantar que o veículo automotor, considerado em si mesmo, é um bem móvel, definido pelo legislador como «suscetível de movimento próprio ou de remoção por força alheia» (artigo 47 CC). O veículo automotor é móvel propriamente dito porque se remove por força alheia, diferenciado, pois, dos bens de movimento próprio, chamados semoventes.

O Livro II da Parte Especial do Código Civil trata do Direito das Coisas e nele encontraremos a conceituação da posse e da propriedade. Segundo o artigo 485, «considera-se possuidor todo aquele que tem de fato o exercício, pleno ou não, de algum dos poderes inerentes ao domínio, ou propriedade». Proprietário, segundo lei civil, é aquele a quem a lei assegura o direito de usar, gozar e dispor de seus bens, e de reavê-los do poder de quem quer que injustamente os possua (art. 524 CC).

É plena a propriedade, quando todos os seus direitos elementares se acham reunidos no do proprietário; limitada, quando tem ônus real, ou é resolúvel. O domínio presume-se exclusivo e ilimitado, até prova em contrário (arts. 525 e 527 CC).

Washington de Barros Monteiro nos ensina que o direito de propriedade, o mais importante e o mais sólido de todos os direitos subjetivos, o direito real por excelência, é o eixo em torno do qual gravita o direito das coisas. Do ponto de vista jurídico salienta o acatado mestre, existem duas acepções do direito de propriedade. Num sentido amplo, este recai tanto sobre coisas corpóreas como incorpóreas. Quando recai exclusivamente sobre coisas corpóreas tem a denominação peculiar de domínio. A noção de propriedade mostra-se, destarte, mais ampla e mais compreensível do que a de domínio. Aquela representa o gênero de que esta vem a ser a espécie.

Tomado como ponto de referência o quadro sinótico sobre a classificação de bens poderemos afirmar que os veículos, como bens considerados, são coisas não fungíveis (art. 50 CC), são consumíveis, porque também destinados à alienação (art. 51 CC), são coisas singulares (art. 54, I, CC). São ainda bens principais (art. 58, CC), podem ser públicos ou particulares (arts. 65 e 66, CC) e estão no comércio (art. 69 CC).

Observe-se que, segundo preceito da lei civil, o domínio das coisas não se transfere pelos contratos antes da tradição, mas esta se subentende, quando o transmitente continua a possuir pelo constituto possessório (art. 620 e 675, CC).

Consigna Sílvio Rodrigues que a tradição é a entrega da coisa do alienante ao alienatário, com ânimo de lhe transferir o domínio. Trata-se, diz o professor paulista, de maneira de aquisição de propriedade móvel, que complementa o contrato. E completa a lição: «Como o contrato gera apenas um direito pessoal entre as partes — o que ocorre, por exemplo, na compra e venda —, a tradição tem o condão de transformar o direito alienatário de pessoal em real.

A tradição pode ser efetiva ou real, simbólica ou ficta. Diz-se real, a tradição, quando ela envolve a entrega material da coisa. Simbólico será o ato que, por assim dizer, representa a entrega da coisa, como na hipótese da entrega das chaves do automóvel vendido. Ficta será a tradição que se última pelo constituto possessório. Ocorre quando o alienante, em vez de proceder à entrega da coisa vendida, a retém em suas mãos por outro título, como, por exemplo, o de locatário.

Anote-se que para o regulamento do CNT é irrelevante a transcrição do documento de propriedade no Registro de Títulos e Documentos, como expressamente declara o legislador no art. 113, do estatuto.

Para surtir efeitos em relação a terceiros, todavia, estão sujeitos a registro, no Registro de Títulos e Documentos (Lei nº 6.015, de 31-12-73) «os contratos de compra e venda em prestações com reserva de domínio ou não, qualquer que seja a forma de que se revistam, os de alienação ou de promessa de venda referentes a bens móveis e os de alienação fiduciária» (art. 129, 5º da Lei nº 6.015), bem como «as quitações, recibos e contratos de compra e venda de automóveis, bem como o penhor destes, qualquer que seja a forma que revistam» (art. 129, 7º).

Quanto à alienação fiduciária, prevista na Lei nº 4.728, de 14-7-65, com a nova redação do Decreto-Lei nº 911, de 10-10-69, o legislador assim a definiu: «A alienação fiduciária em garantia transfere ao credor o domínio resolúvel e a posse indireta da coisa móvel alienada, independentemente da tradição efetiva do bem, tornando-se o alienante ou devedor em possuidor direto e depositário com todas as responsabilidades e encargos que lhe incumbem de acordo com a lei civil e penal.»

A alienação fiduciária somente se prova por escrito e seu instrumento público ou particular, qualquer que seja o seu valor será obrigatoriamente arquivado, por cópia ou microfilme, no Registro de Títulos e Documentos do domicílio do credor, sob pena de não valer contra terceiros (artigo 66, § 1º da Lei 4.728).

Verifica-se, portanto, que as leis de trânsito, não obstante a expressa referência do artigo 113 do Regulamento do CNT, devem ser confrontadas com outras normas, especialmente a Lei de Registros Públicos e a Legislação atinente à alienação fiduciária. Ademais, a Súmula nº 489, do Supremo Tribunal Federal, que representa jurisprudência predominante e firme do mais alto tribunal, convenciona que «a compra de automóvel não prevalece contra terceiros de boa

fé, se o contrato não foi transcrito no Registro de Títulos e Documentos.

De outra parte, a Suprema Corte tem decidido que em acidentes de veículos há presunção de responsabilidade contra aquele que figura na repartição de trânsito como proprietário do veículo (RE 85.786 do Ceará, 1ª Turma do STF, Min. Bilac Pinto, Relator), Outro julgado, do Tribunal Pleno, relatado pelo Ministro Pedro Chaves confirmou que «a transcrição do Registro de Títulos e Documentos do contrato de compra e venda de automóveis, além de torná-lo oponível a terceiros, vale contra o alienante, como tradição, e habilita o comprador, emprestando-lhe legitimidade para a ação de imissão de posse» (RE 51.952, RS-RTJ 34/88).

É preciso distinguir, pois, o conceito de propriedade colocado na legislação de trânsito com aquele encontrado na lei civil. Parece-nos, portanto, acertada a decisão da 4ª Câmara do Tribunal de Justiça de São Paulo (Apelação nº 168.830) quando estabeleceu que o registro, previsto no artigo 52 do Código Nacional de Trânsito, é apenas para fins de fiscalização. Sem ele o veículo não pode trafegar, ficando sujeito até mesmo à apreensão, enquanto a prova do domínio, com todos os seus efeitos, continua sujeita aos ditames da lei comum, fazendo-se nos termos do Código Civil (Revista da Jurisprudência do TJ do Estado de São Paulo, 8/94).

As sanções administrativas relacionadas com a circulação de veículos, postas principalmente no CNT, no seu regulamento e nas normas editadas pelo CONTRAN estão destinadas precipuamente aos proprietários e aos condutores. Já vimos que o Certificado de Registro será expedido pelas repartições de trânsito «mediante documentação inicial de propriedade», estendendo-se a exigência do documento aos reboques, carretas e similares (art. 52, §§ 1º e 4º do CNT). De outra parte, nenhum veículo poderá transitar nas vias terrestres sem que seu condutor esteja devidamente habilitado ou autorizado (art. 64 CNT). Os artigos 208 e 209 do Regulamento do CNT definiram a responsabilidade dos proprietários e condutores, com a ressalva do parágrafo único deste último, ou seja, em não sendo possível identificar o condutor a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veículo.

Não se renovará a licença do veículo cujo proprietário seja devedor de multa aplicada pela autoridade de trânsito, ressalvado o caso de haver interposto recurso ainda não julgado (artigo 125 do RCNT).

Pelo que se infere do sistema adotado pelo legislador das normas de trânsito (utilização das vias públicas por pessoas, veículos e

animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento — Anexo I do RCNT — proprietário é aquele cujo nome está inscrito no Certificado de Registro, enquanto condutor é aquele que dirige o veículo, devidamente habilitado ou autorizado, na forma da lei.

É preciso considerar, todavia, que existem casos de domínio sem posse, como também a posse sem domínio. Por outro lado, o instrumento comprovador da mudança de propriedade (art. 112 do RCNT) há de ajustar-se a todos os casos de alienação ou de aquisição.

A praxe brasileira ainda é muito rudimentar, furtando-se os compradores, muitas vezes por motivos de ordem fiscal, ao cumprimento das exigências regulamentares para a pronta transferência dos registros. Contrariamente do que sucede com o registro da propriedade imobiliária, onde o interesse do comprador é o de registrar a alienação no menor prazo possível, o mesmo não acontece com a transferência do veículo, seja por desídia do comprador, seja por artifícios vários do comércio. Destarte, pode suceder que o veículo tenha sua posse transferida muitas vezes, o que sucede pela simples tradição, enquanto o veículo de propriedade, para fins administrativos, permanece situado no primitivo registro da repartição de trânsito.

Se tal acontecimento, para fins administrativos, pode parecer de pouca relevância, no plano da responsabilidade civil o assunto alcança magnitude, porque envolve situação econômica de vulto, principalmente no setor da reparação do dano.

Finalmente, a transcrição no Registro de Títulos e Documentos consoante legislação já mencionada, é a única forma de exoneração de responsabilidade em relação a terceiros, de boa fé (Súmula nº 489, do STF).

Quanto à locação de veículos existe a Súmula do STF nº 492 firmando a jurisprudência de que «a empresa locadora de veículos responde, civil e solidariamente com o locatário, pelos danos por este causados a terceiros, no uso de carro locado».

Administração Pública, em sentido formal, é o conjunto de órgãos instituídos para consecução dos objetivos do Governo; em sentido material, é o conjunto das funções necessárias aos serviços públicos em geral; em acepção operacional, é o desempenho perene e sistemático, legal e técnico dos serviços próprios do Estado ou por ele assumidos em benefício da coletividade. Numa visão global, a administração é, pois, todo o aparelhamento do Estado preordenado à realização de seus serviços, visando à satisfação das necessidades

coletivas. A administração não pratica atos de governo; pratica, tão somente, atos de execução, com maior ou menor autonomia funcional, segundo a competência do órgão e de seus agentes. São chamados atos administrativos, que por sua variedade e importância, merecem estudo em capítulo especial. (Direito Administrativo Brasileiro — Hely Lopes Meirelles, 7.^a Edição — RT).

Órgãos Públicos são centros de competência instituídos para o desempenho de funções estatais, através de seus agentes, cuja atuação é imputada à pessoa jurídica a que pertencem. São unidades de ação com a atribuição específica na organização estatal. Cada órgão, com centro de competência governamental ou administrativa, tem necessariamente funções, cargos e agentes, mas é distinto desses elementos, que podem ser modificados, substituídos ou retirados sem supressão da unidade orgânica. Isto porque a alteração de funções, ou a vacância dos cargos, ou a mudança dos seus titulares não acarreta a extinção do órgão.

Poder regulamentar é a faculdade de que dispõem os Chefes de Executivo (Presidente da República, Governadores e Prefeitos) de explicitar a lei para sua correta execução, ou de expedir decretos autônomos sobre matéria de sua competência ainda não disciplinada por lei. É um poder inerente e privativo do Chefe do Executivo (Constituição da República, artigo 8.^o, III) e, por isso mesmo, indelegável a qualquer subordinado.

3.23. PODER DE POLÍCIA

É a faculdade de que dispõe a administração pública para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado.

É de se distinguir a polícia administrativa da polícia judiciária e da polícia de manutenção da ordem pública. A polícia administrativa é inerente e se difunde por toda a Administração pública, enquanto que as demais são privativas de determinados órgãos (Polícias Cíveis) ou corporações (Polícias Militares).

A definição de poder de polícia está contida no artigo 78 do Código Tributário Nacional: «Considera-se poder de polícia a atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção do mercado, ao exercício de atividades econômicas de concessão ou autorização do

poder público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos».

A razão do poder de polícia é o interesse social, e o seu fundamento está na supremacia geral que o Estado exerce em seu território sobre todas as pessoas, bens e atividades, supremacia que se revela nos mandamentos constitucionais e nas normas de ordem pública, que a cada passo opõem condicionamentos e restrições aos direitos individuais em favor da coletividade, incumbindo ao Poder Público o seu policiamento administrativo.

Para efetivar as restrições individuais em favor da coletividade, o Estado se utiliza desse poder discricionário, que é o poder de polícia administrativa. Em se tratando de um poder discricionário, a norma legal que o confere, não minudeia o modo e as condições da prática do ato de polícia. Esses aspectos são confiados ao prudente critério do administrador público. Mas se a autoridade ultrapassar o permitido em lei, incidirá em abuso de poder, corrigível por via judicial. O ato de polícia, como ato administrativo, fica sujeito à invalidação pelo Poder Judiciário, quando praticado com excesso ou desvio de poder.

Os atributos do poder de polícia são a discricionariedade, a auto-executoriedade e a coercibilidade.

A discricionariedade se traduz na livre escolha, pela administração, da oportunidade e conveniência de exercer o poder de polícia, bem como de aplicar as sanções e empregar os meios conducentes a atingir o fim colimado, que é a proteção de algum interesse público.

A auto-executoriedade, ou seja, a faculdade de a administração decidir e executar diretamente a sua decisão por seus próprios meios, sem intervenção do Judiciário, é outro atributo do poder de polícia.

Excluem-se da auto-executoriedade as multas, ainda que decorrentes do poder de polícia, que só podem ser executadas por via judicial, como as demais prestações pecuniárias devidas pelos administrados à administração.

A coercibilidade é a imposição coativa das medidas adotadas pela administração. Todo ato de polícia é imperativo (obrigatório para o seu destinatário), admitindo até o emprego da força pública para o seu cumprimento, quando resistido pelo administrado.

As sanções do poder de polícia, como elemento de coação e intimidação, principiam geralmente com a multa e se escalonam em

penalidades mais graves. O que se requer é a legalidade da sanção e a sua proporcionalidade à infração cometida ou ao dano que a atividade causa à coletividade ou ao próprio Estado.

ARTIGO XVIII

MANDADO DE SEGURANÇA

Lei 1.533 de 31-12-51

Preliminarmente é de se observar que alguns leigos, erroneamente, inclusive a imprensa, referem-se a *mandato* e não *mandado* de segurança. *Mandato*, é resultante de contrato, como se vê do artigo 1.288 do CC: «Opera-se o mandato, quando alguém recebe de outrem poderes para, em seu nome, praticar atos ou administrar interesses». A procuração é o instrumento do mandato (cf. CC arts. 1.288 a 1.330).

Não confundir a expressão, sempre usada «*writ*», com a pronúncia correta *rit*, da outra, parecida mais inadequada, *writ*, que se lê *rait*. Tratando-se de mandado de segurança, portanto, a palavra estrangeira é *writ* (*rit*) que significa escrito, documento, édito, decreto, mandado, ordem.

O mandado de segurança assenta num princípio: a possibilidade de ser a administração compelida a praticar certo ato ou abster-se de o praticar. O mandado de segurança supõe um direito violado por ato de autoridade pública. É, portanto, meio de defesa do direito contra ato do Estado como poder público.

Está previsto o mandado de segurança no art. 153, § 21 da Emenda Constitucional nº 1, de 1969, como já estivera nas constituições de 1967, 1947 e 1934, datando desta última carta o nascedouro do instituto. Diz o artigo 153, § 21: «conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo não amparado por *habeas corpus*, seja qual for a autoridade responsável pela ilegalidade ou abuso de poder».

Mandado de segurança é ação civil de rito sumário especial, destinado a afastar ofensa a direito subjetivo próprio, privado ou público, através de ordem corretiva ou impeditiva da ilegalidade, ordem esta a ser cumprida especificamente pela autoridade coatora, em atendimento da notificação judicial. Visa, precipuamente, à invalidação de atos de autoridade ou à supressão de efeitos de omissões administrativas capazes de lesar direito individual próprio, líquido e certo.

3.24. ATO DE AUTORIDADE

É toda manifestação do Poder Público ou de seus delegados, no desempenho de suas funções ou a pretexto de exercê-las, por AUTORIDADE entende-se a pessoa investida de poder de decisão dentro de determinada esfera de competência atribuída pela norma legal. Deve-se distinguir autoridade pública de agentes públicos. Aqueles detêm, na ordem hierárquica, poder de decisão e são os únicos competentes para praticar atos administrativos decisórios, os quais, se ilegais ou abusivos, são suscetíveis de impugnação por mandado de segurança, quando ferem direito líquido e certo. Os agentes públicos não praticam atos decisórios, mas simples atos executórios. São executores de atos de decisão. O simples executor não é coator em sentido legal; coator é sempre aquele que decide, embora às vezes também execute sua própria decisão.

Direito Líquido e Certo é o que se apresenta manifesto na sua existência, delimitado na sua extensão e apto a ser exercitado no momento da impetração.

Admite-se, no mandado de segurança, o litisconsórcio ativo e passivo, previsto no artigo 46 do CPC. Duas ou mais pessoas podem, portanto, litigar, no mesmo processo, quando: I — entre elas houver comunhão de direitos ou de obrigações relativamente à idade; II — os direitos ou as obrigações derivarem do mesmo fundamento de fato ou de direito; III — entre as causas houver conexão pelo objeto ou pela causa de pedir; IV — ocorrer afinidade de questões por um ponto comum de fato ou de direito.

Na prática se tem admitido a intervenção de assistente equiparado ao litisconsorte, depois de estabelecida a relação processual, com a prestação das informações pelo coator. A figura do assistente está prevista no artigo 50 do CPC; «pendendo uma causa entre duas ou mais pessoas, o terceiro, que tiver interesse jurídico em que a sentença seja favorável a uma delas, poderá intervir no processo para assisti-la».

A medida liminar é prevista na Lei nº 1.533 e é deferida «quando for relevante o fundamento e do ato impugnado puder resultar a ineficiência da medida, caso seja deferido» (art. 7º, II).

A pedido de pessoa jurídica de direito público interessada, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia pública, o Presidente do Tribunal a qual couber o conhecimento do respectivo recurso, poderá suspender, em despacho fundamentado, a execução da liminar e da sentença (Lei nº 4.348, de 26-6-65, que estabelece normas processuais relativas a mandato de segurança).

O Ministério Público é oficiante necessário no mandado de segurança. Entende Hely Lopes Meirelles que o seu representante oficia como parte pública autônoma incumbida de velar pela correta aplicação regularidade da lide. Assim entendem Seabra Fagundes, Frederico Marques, Ary Florêncio Guimarães e Othon Sidou, — citados por Celso Agrícola Barbi. Este, entretanto, invocado o artigo 2º da Lei nº 4.318, leciona que o Ministério Público oficia como «representante judicial da pessoa jurídica de direito público interessada».

As informações, prestadas pela autoridade no prazo de dez dias (art. 7º, I, da Lei 1.533) constituem a defesa da administração. Podem ser assinadas por advogado mas devem conter também a assinatura do responsável pelo ato «sub judice», porque a responsabilidade administrativa é pessoal e intransferível. Com as informações encerra-se a fase instrutória do processo e fecha-se a possibilidade de ingresso de litisconsortes, salvo se ambas as partes o permitirem ou o juiz determinar a integração da lide por litisconsorte necessário.

ARTIGO XIX

AS PENAS RESTRITIVAS DE DIREITO NOS CRIMES CULPOSOS DE TRÂNSITO

GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO

Desembargador aposentado e orientador do setor técnico de estudos do Tribunal de Alçada Criminal de São Paulo.

A Lei nº 7.209, de 11-07-84, na verdade não alterou dispositivos do Decreto-Lei nº 2.848, de 07-12-40 (Código Penal) mas sim estabeleceu uma parte geral nova, ainda que adotando o mesmo número de artigos.

Toda alteração legislativa, como é óbvio, exige a atuação do interprete, seja para esclarecer dificuldades seja para assinalar as inovações. Neste artigo tentaremos tomar uma posição que nos parece coerente com o pensamento do legislador.

O novo estatuto estabeleceu três modalidades de pena (artigo 32, I, II e III), com intenção clara de modificar o sistema vigente.

No que se refere aos delitos do automóvel, também denominados crimes de trânsito ou crimes automobilísticos a parte geral expressamente se refere a crimes culposos de trânsito (art. 57), o que nos permite afirmar a existência de crimes dolosos de trânsito e que se pretendeu diferenciar a modalidade dos crimes culposos definidos no art. 18, II, que é repetição do atual art. 15, II.

O prof. José Frederico Marques definiu CRIME AUTOMOBILÍSTICO como «toda infração penal oriunda de veículo motorizado, na sua função comum de meio de locomoção e transporte, quer de carga como de pessoas» (Tratado de Direito Penal, Saraiva, 1961, v. 4, p. 250).

Nossa definição tem maior amplitude pois consideramos crime de trânsito «a infração penal praticada culposa ou dolosamente na via terrestre, seja pelo condutor que se locomove num veículo, individualmente ou para transporte de pessoas ou carga, seja pelo pedestre que dirige sua ação contra a segurança da circulação diária» (Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito, Saraiva, 2ª ed. p. 130).

As definições cabem aqui em virtude da expressa referência aos crimes culposos de trânsito.

No capítulo da cominação das penas, ao mencionar as penas restritivas de direito, a Lei nº 7.209/84 consignou que elas são autônomas e substituem a pena privativa de liberdade «fixada em quantidade inferior a um ano, ou nos crimes culposos» (art. 54).

As penas restritivas de direito estipuladas no art. 43 são a prestação de serviços à comunidade, interdição temporária de direitos e limitação de fim de semana.

Quando a pena aplicada for de quantidade inferior a um ano, para qualquer crime (entende-se doloso), ou quando o crime for culposos, isto é, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia (art. 18, II), cabe, como regra, a substituição por qualquer das penas restritivas de direito, com a mesma duração da pena privativa de liberdade (artigo 55).

Note-se que o legislador afirmou que as penas restritivas de direito são aplicáveis independentemente de cominação na parte especial, em substituição à pena privativa de liberdade (artigo 54).

Além da condição temporal (inferior a um ano) ou da circunstância de se tratar de crime culposos, é necessário ainda, para a substituição, que o réu não seja reincidente e quando a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do condenado, bem como os motivos e as circunstâncias indicarem que essa substituição seja suficiente (art. 44, II e III).

O parágrafo único do art. 44, segundo nos parece, estabelece uma diferença com o que está previsto no seu inciso I.

Enquanto a substituição se opera, nas condenações inferiores a um ano, como um direito do acusado que tenha condições dos inci-

sos II e III, na pena privativa de liberdade igual ou superior a um ano nos crimes culposos ela pode (faculdade) ser substituída por uma pena restritiva de direitos e multas ou por duas penas restritivas de direito, exequíveis simultaneamente.

Nesta oportunidade é mister também que subsistam as condições dos incisos II e III do art. 44.

O art. 57 determina mais uma regra impositiva, pois tratando da cominação das penas estabelece que «a pena de interdição prevista no inciso III do art. 47 deste código, aplica-se aos crimes culposos de trânsito».

Aqui o legislador nos confunde sobremaneira, mas tudo indica que a substituição será a regra, não havendo que se cogitar de pena privativa de liberdade, a não ser quando o condenado não tenha condições já mencionados. O argumento é reforçado com o exame do art. 77 que trata da suspensão condicional da pena e que admite o *sursis* quando «não seja indicada ou cabível a substituição prevista no art. 44 deste código».

Suspensa que seja a pena privativa de liberdade, o condenado ficará sujeito à observação e ao cumprimento das condições estabelecidas pelo juiz (art. 78) e ainda deverá, no primeiro ano do prazo, prestar serviços à comunidade (art. 46) ou submeter-se à limitação de fim de semana (art. 48), conforme o disposto no § 1º do art. 78.

A nosso ver, cabe ainda a aplicação de interdição temporária de direito, prevista no inciso II do art. 47, nos crimes culposos de trânsito, por força do que está contido no art. 56.

Entendemos que essa providência veio substituir a pena acessória constante do art. 69, inciso V, do Código Penal vigente (Decreto-Lei nº 2.848/40).

Neste caso, por se tratar de um tratamento mais rigoroso daquele que violou deveres inerentes ao exercício de profissão, atividade ou ofício, o prazo de duração não será o mesmo da pena privativa de liberdade, como consta do art. 55.

A pena restritiva de direitos converte-se em pena privativa de liberdade, pelo tempo da pena aplicada, quando: I — sobrevier condenação, por outro crime, a pena privativa de liberdade cuja execução não tenha sido suspensa; II — ocorrer o descumprimento injustificado da restrição imposta (art. 45).

A interdição temporária de direito, aplicável aos crimes — culposos de trânsito, segundo o art. 57, consiste na SUSPENSÃO DE AUTORIZAÇÃO ou na SUSPENSÃO DE HABILITAÇÃO a dirigir veículo (art. 47, III).

A suspensão de habilitação para dirigir ocorre exclusivamente para os veículos automotores.

Condutor, consoante definição da Convenção de Viena, ratificada pelo Brasil (Decreto Legislativo nº 33, de 13-5-80 e Decreto Federal nº 86.714, de 10-12-81), «entende-se por toda pessoa que conduz um veículo automotor ou de outro tipo (incluídos os ciclos)», entendendo o Conselho Nacional de Trânsito que condutor é o que tem a seu cargo a movimentação e direção do veículo.

O art. 64 do Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108, de 21-9-66) estabelece que «nenhum veículo poderá transitar nas vias terrestres sem que seu condutor esteja devidamente habilitado ou autorizado, na forma desta Lei e de seu Regulamento».

Por sua vez o art. 66 do CNT determina o seguinte: Ao candidato aprovado em exame de habilitação para conduzir veículo automotor, conferir-se-á a Carteira Nacional de Habilitação que lhe dará direito a dirigir veículos de sua categoria, em todo território nacional, independentemente de prestação de novo exame, enquanto satisfazer as exigências legais e regulamentares».

Os veículos, nos termos do Regulamento do CNT, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16-1-68, podem ser, quanto à tração: a) automotores; b) elétricos; c) de propulsão humana; d) de tração animal; e) reboque e semi-reboque.

Essa classificação decorre do preceito do art. 35 do CNT que estabelece caber ao Regulamento a classificação dos veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.

Existem duas modalidades de documentos que legalizam a condução de veículos: a habilitação e a autorização.

Quando o condutor está devidamente habilitado ele deve ter em seu poder, e com todos os requisitos para a validade, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

O art. 65 do CNT determina que as categorias e classes de condutores de veículos, bem como as normas relativas à aprendizagem e à autorização para dirigir, serão determinadas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Fiel a essa prerrogativa o CONTRAN editou a Res. 734/89, em cujos Anexos foram estabelecidas as normas para formação de condutores de veículos automotores.

Quanto à autorização para dirigir, ela é destinada aos condutores de veículos de propulsão humana ou de tração animal, sendo a competência para regulamentá-la atribuída ao Conselho Nacional de

Trânsito e aos Conselhos Estaduais de Trânsito, na esfera de sua competência (art. 65, § 1º do CNT).

Em nenhuma passagem o CNT se refere à autorização para dirigir veículos automotores. E quando o Regulamento menciona o vocábulo autorização (art. 173) por certo está se referindo à permissão para dirigir com outro documento, como no caso da Permissão Internacional para dirigir.

Confira-se, a propósito deste argumento, o que consta da Resolução 734/89 do CONTRAN, no art. 45. Nessa norma do órgão nacional está consignado que «O condutor habilitado em outro país estará autorizado a dirigir no território nacional quando: I — amparado por acordos ou convenções internacionais ratificados e aprovados pelo Brasil. II — em trânsito pelo território nacional em virtude de missão oficial, privada ou turística, pelo tempo correspondente, não estando enquadrado no inc. I. III — fixar residência no País».

No § 1º desse art. 45, o Conselho Nacional determina que: «No caso do inciso II deste artigo, o condutor deverá, preliminarmente, apresentar-se à repartição de trânsito para registrar o endereço da residência ou domicílio e o documento de habilitação devidamente traduzido por qualquer tradutor público».

O condutor que com documento internacional cometer infração que importe na proibição de dirigir terá a suspensão do seu direito de dirigir regulamentada no art. 46 da mencionada Resolução 734/89. Em se tratando de condutor em missão diplomática ou consular as providências serão tomadas através do Ministério das Relações Exteriores.

Os veículos de propulsão humana ou de tração animal poderão envolver os seus condutores em acidentes de trânsito, porque estão na circulação das vias terrestres. Assim, estes condutores podem ser agentes ativos de crime culposos de trânsito.

Não obstante, como até agora não se cuidou de expedir o documento de autorização para dirigir, cujo modelo sequer existe nas repartições de trânsito, a restrição de direito deverá ficar consignada na sentença condenatória a ser executada. E o cumprimento da pena de restrição de direito deverá ter início assim que intimado o réu do trânsito em julgado da decisão.

Para finalizar, fica consignado que a utilização de veículo como meio para a prática de crime doloso tem com o efeito da condenação a inabilitação para dirigir veículo (art. 92, III).

O perdão judicial extingue a punibilidade (art. 107, IX). Destarte, havendo perdão judicial não é caso de restrição de direito de dirigir.

No entanto, continua plenamente válido o art. 77 do Código Nacional de Trânsito, por se tratar de uma norma exclusivamente administrativa, devendo ser aplicado pela autoridade de trânsito independentemente de qualquer referência ou comunicação nas decisões de primeiro ou de segundo grau.

ARTIGO XX

CONCURSO ENTRE O CRIME DE ROUBO E A CONTRAÇÃO DE FALTA DE HABILITAÇÃO

JARBAS COIMBRA MAZZONI

Juiz do Tribunal de Alçada Criminal do Estado de São Paulo.

É objeto de ampla discussão, na doutrina e na jurisprudência, a questão sobre a ocorrência de concurso aparente de normas ou de concurso material de infrações entre o crime de roubo de veículo e a contravenção subsequente de direção desse veículo, pelo autor do delito patrimonial, que não é motorista devidamente habilitado.

Abordando a matéria a partir da consideração de que a contravenção do art. 32 do Estatuto Especial não pode ser absorvida pelo crime mais grave, PAULO LÚCIO NOGUEIRA leciona que «referida infração trata de caso típico de infração de mera conduta, que dispensa a efetividade ou a potencialidade do perigo no caso concreto. Tratando-se de infração formal, configura-se com a simples prática voluntária de dirigir na via pública sem estar legalmente habilitado, ainda que tenha habilitação de fato» («Contravenções Penais Controladas», pág. 16).

E a jurisprudência tem se manifestado no sentido de que a «contravenção do art. 32 da lei específica não constitui infração de perigo que possa ser absorvida por subsequente infrações penais. Trata-se de contravenção autônoma, de caráter penal-administrativo, que se perfaz pelo simples fato de condução de veículo sem habilitação legal» (RT 430/399).

Como muito bem ressaltou o insigne Procurador da Justiça, Dr. DAMÁSIO E. DE JESUS, em trabalho ainda inédito, a tese de absorção da contravenção de direção de veículo sem habilitação legal pelo crime de roubo, não encontra respaldo doutrinário, mostrando-se correta a posição que leva ao concurso de infração (Código Penal, art. 56).

Ensina o festejado autor que «O problema deve ser apreciado em face do tema do concurso aparente de normas penais, especialmente no que tange aos princípios da subsidiariedade tácita e da consumação.

Ocorre a subsidiariedade tácita quando o fato criminoso descrito em uma norma funciona como elemento ou circunstância qualificadora de crime, ou, como ensina OSCAR STEVENSON, «como meio prático da respectiva execução» («Concurso aparente de normas penais», em «Estudos de Direito e Processo Penal em homenagem a Nelson Hungria», Rio de Janeiro, Editora Forense, 1962, p. 39). É o que ocorre com o seqüestro (CP, art. 148), que funciona como elementar da extorsão mediante seqüestro; com o dano (CP, art. 163), que qualifica o delito de furto (CP, art. 155, § 4º, I). Nesses casos, a norma subsidiária, que descreve o delito de menor gravidade, não é aplicável, incidindo somente o delito de maior lesividade objetiva. Pelo que se nota, a contravenção de direção sem habilitação não fica consumida pelo roubo, uma vez que não é seu elemento e nem circunstância qualificadora. E nem se pode dizer que funciona, na espécie, como «meio prático de sua execução», uma vez que as formas de execução do roubo são a violência física e a grave ameaça. A direção constitui apenas uma circunstância modal secundária da execução da subtração do veículo, sem força para transformá-la em meio executório típico do crime patrimonial, o que levaria à absorção.

Não se trata de crime progressivo ou de progressão criminosa, em que, pelo princípio de consumação, a infração de maior gravidade objetiva absorver o menor.

CAPÍTULO 4

POLICIAMENTO DE TRÂNSITO URBANO

ARTIGO I

INTRODUÇÃO

4.1. CONCEITO

Policimento de Trânsito Urbano é um tipo específico de policiamento ostensivo executado em vias urbanas abertas à livre circulação, visando a disciplinar o público no cumprimento e respeito às regras e normas de trânsito, estabelecidas por órgão competente, de acordo com o Código Nacional de Trânsito e legislação pertinente.

4.2. MISSÃO

a. O policiamento de trânsito urbano tem por missão atuar sistematicamente na fiscalização, orientação e controle, com o objetivo de proporcionar a livre circulação de pessoas e veículos, prevenir a ocorrência de acidentes de trânsito e de assegurar o cumprimento das leis e regulamentos.

b. Para proporcionar a livre circulação de pessoas e de veículos, o policial militar atua de maneira preventiva ou corretiva. De maneira preventiva, orientando os usuários para o uso correto do plano de circulação, para obediência às regras de circulação. De maneira corretiva, quando o policial-militar promove, entre outras ações, a remoção de veículos parados ou estacionados em locais proibidos, veículos em fila-dupla, estacionados em porta de garagem, veículos

danificados em pontos estratégicos da cidade, veículos envolvidos em acidente de trânsito, com prejuízo para a fluidez.

c. Nas ações de prevenção dos acidentes de trânsito, o policial militar executa o controle de trânsito em interseções de grande volume de trânsito, porém desprovidas de sinalização semafórica; retira de circulação os veículos sem os equipamentos obrigatórios; em mau estado de segurança; autua condutores embriagados; auxilia as crianças na travessia das vias nas imediações das escolas; coíbe o excesso de velocidade e reprime as práticas contravencionais, mormente a direção perigosa, fiscaliza veículos, documentos, promove e participa de campanhas educativas de trânsito.

ARTIGO II

POSTO DE CONTROLE DE TRÂNSITO — PCTTRAN

4.3. CONCEITO

É um ponto na via terrestre, normalmente desprovido de sinalização semafórica, no qual o PM exerce o controle do trânsito de acordo com as normas legais e outras instruções, utilizando-se da sinalização por meio de sons e gestos.

4.4. ATRIBUIÇÕES

O policial militar, no PCTTRAN, tem como atribuições:

a. Compelir os condutores de veículos e os pedestres à obediência das determinações legais e regulamentares, bem como às contidas nas demais normas em vigor, referentes ao trânsito em geral;

b. colocar-se à vista do público, em seu posto, diligenciando no sentido de evitar que os motoristas cometam infrações;

c. posicionar-se, caso o local não possua guarita, em ponto que ofereça maior visibilidade aos motoristas e pedestres, maior destaque e maior domínio de todo fluxo de veículos;

d. verificar as condições de segurança da pista de rolamento;

e. determinar o tempo adequado de cada via, após avaliar a intensidade de cada corrente de trânsito;

f. zelar pela fiscalização de trânsito em geral, a fim de evitar congestionamento de qualquer espécie;

g. conhecer a direção do trânsito nas imediações de seu posto, mantendo-se em condições de desviá-lo em caso de necessidade para outra via;

h. autuar o motorista ou qualquer condutor de veículo pelas infrações capituladas nos grupos 3 e 4, somente quando sua advertência não for suficiente para convencer o infrator;

i. autuar, quando necessário, os que transgridem os preceitos do Código Nacional de Trânsito, seu Regulamento e demais normas pertinentes;

j. reduzir, ao estritamente necessário, suas explicações e informações aos que as solicitarem, sejam referentes ao serviço ou a outros assuntos;

l. permanecer no posto, dele não se afastando, a não ser em situações excepcionais;

m. manter-se atento ao serviço, evitando palestras com outros elementos da Corporação ou com o público;

n. usar linguagem própria nas relações com os condutores de veículos ou pedestres, evitando termos de gíria ou gestos deselegantes;

o. conhecer os pontos de táxis, ônibus e de outros veículos de condução coletiva, a fim de bem informar aos transeuntes a respeito;

p. zelar pela segurança do trânsito, dispensando especial atenção ao pedestre;

q. estar sempre atento à aproximação de ambulâncias, viaturas do Corpo de Bombeiros, da Polícia e outros de prestação de serviços públicos essenciais à população, que estejam com a sirene ligada para, de imediato, possibilitar-lhes a prioridade de passagem;

r. relatar as novidades verificadas durante o transcorrer de seu turno ao seu substituto;

s. preencher a ficha de ocorrência e/ou boletim de ocorrência, segundo instruções existentes;

t. cumprir o que preconizam as condições individuais para o serviço, tratadas no policiamento geral;

u. executar os sinais regulamentares de apito e braço, sempre com correção.

4.5. PRERROGATIVAS

O Anexo II do Regulamento do Código Nacional de Trânsito estabelece que as ordens, emanadas por gestos dos policiais militares,

prevalecem sobre as regras de circulação e sobre as normas definidas por outros tipos de sinalização.

Vale dizer que o PM, entre outras coisas, pode:

a. Determinar o ingresso de veículos, com a devida segurança, na contramão de direção;

b. definir que a mão de direção seja o lado esquerdo da via de mão dupla;

c. invalidar a sinalização semafórica ou estatigráfica.

Estas prerrogativas devem ser utilizadas nos casos de congestionamentos e sinistros de grande envergadura (acidentes com bloqueio da via, enchentes, incêndios).

4.6. SINALIZAÇÃO REGULAMENTAR

A sinalização preconizada na legislação para o controle de trânsito é feita através de sons e de gestos.

a. Sinalização por som

1) os sinais sonoros são os conhecidos sinais de apito, previstos no RCNT:

SINAIS DE APITO	SIGNIFICAÇÃO	EMPREGO
Um silvo breve	Atenção. Siga.	No ato do guarda sinaleiro mudar a direção do trânsito.
Dois silvos breves	Pare	Para fiscalização de documentos ou outro fim.
Três silvos breves	Acenda a lanterna	Sinal de advertência. O condutor deve obedecer à intimação.
Um silvo longo	Diminua a marcha	Quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos.
Um silvo longo e um breve	Trânsito impedido em todas as direções	A aproximação do Corpo de Bombeiros, ambulância, veículos de Polícia ou de tropa, ou de representação oficial.
Três silvos longos	Motoristas a postos	Nos estacionamento à porta de teatros, campos desportivos, etc.

2) dentre os sinais retrocitados, são de uso exclusivo de controle de trânsito:

- a) um silvo breve;
- b) um silvo longo;
- c) um silvo longo e um breve.

3) o sinal «um silvo longo e um breve» é de emprego esporádico, visto que sua utilização se restringe quando se aproximam do PCTAN os veículos de bombeiro, ambulâncias, veículos de polícia e outros.

4) os sinais de apito são de uso complementar aos gestos do PM, visto que, em várias situações, o som emitido não chega ao condutor. Por outro lado, não se controla o trânsito utilizando-se apenas sinais sonoros.

b. Sinalização por gestos

1) os sinais por gestos são os conhecidos sinais de braços, também previstos no RCNT;

2) apenas utilizando os sinais de braços, tem o PM condições de atuação no PCTAN, principalmente em vias de grande concentração de veículos, onde esses veículos não desenvolvem grande velocidade;

3) a correção e uniformidade dos sinais de braço é fator preponderante para a segurança de trânsito.

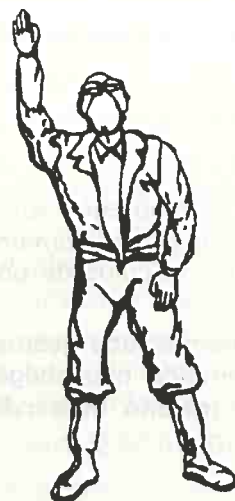
c. Sinalização conjugada

1) o PM, para o controle do trânsito, no Posto de Controle de Trânsito, deve conjugar a sinalização de braço e de apito, da seguinte forma:

- a) volta-se para a corrente que se quer fechar;
- b) emite um silvo longo, que significa «diminua a marcha»;

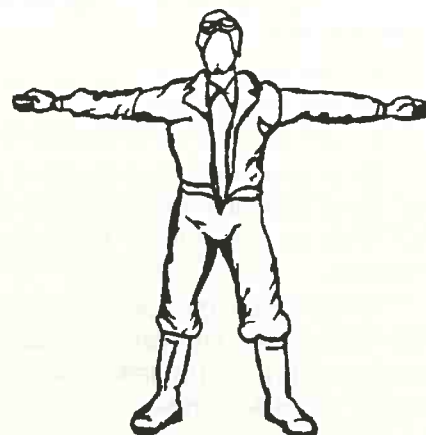
c) ergue o braço esquerdo na vertical, no prolongamento do corpo. Neste gesto, o PM limita, de antemão, os veículos que podem prosseguir na marcha, por estarem na zona do cruzamento. O gesto significa ordem de parada obrigatória para todos os veículos;

d) abaixa o braço, após certificar-se de que todos os veículos interromperam a marcha, colocando-o numa posição paralela ao solo. Quando executa este gesto, os veículos que não cortam ortogonalmente a direção indicada pelos braços podem iniciar a marcha;

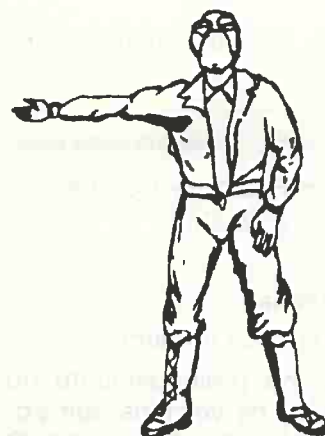


Ordem de parada obrigatória para todos os veículos.

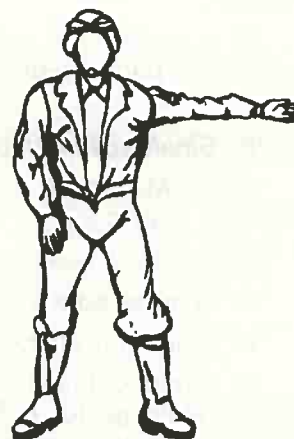
Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.



Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.

e) emite um silvo breve, que significa «atenção, siga» e volta-se para a corrente de trânsito que está sendo aberta.

2) embora inexista na legislação, o PM deverá, sempre que necessário, flexionar e distender, alternadamente, o antebraço no intuito de melhor agilizar a circulação. Nesta agilização, no entanto, o PM deve evitar a emissão prolongada de vários silvos breves, pelo desgaste natural, pela confusão transmitida, e pela poluição sonora que causa.

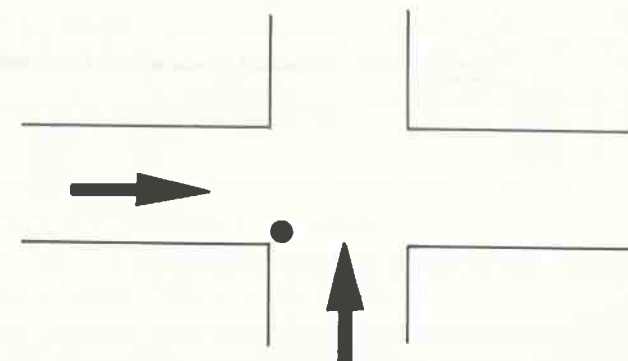
4.7. POSICIONAMENTO

a. O local adequado para o PM executar suas atribuições no PCTTRAN deve observar as seguintes condições:

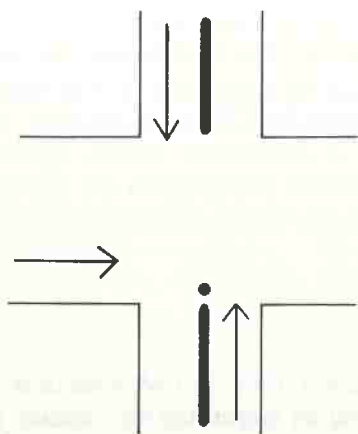
- 1) Local que ofereça destaque;
- 2) local que o PM veja e seja visto por todos;
- 3) local que ofereça melhor domínio do fluxo.

b. Alguns pontos de melhor localização do PM, em interseções:

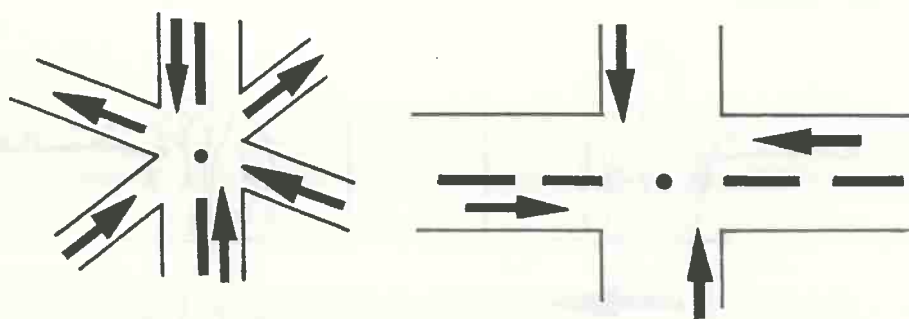
1) Nos cruzamentos de duas vias com sentido único. O policial deve se postar no canto do passeio mais próximo das duas correntes de trânsito;



2) nas interseções de vias de mão dupla com via de mão única, o PM deve ficar em um dos lados, nas proximidades do canteiro central;



3) nos cruzamentos de vias de mão dupla, ou nos de mão dupla com mais de uma via, o centro do cruzamento é o local mais indicado, devendo o PM, sempre que necessário, deslocar-se da frente da corrente em movimento, para sua própria segurança.



4.8. CONTROLE EM LOCAIS SEMAFORIZADOS

Um semáforo funciona nos moldes de uma represa, ou seja, durante determinado tempo armazena veículos de acordo com a capacidade oferecida para cada via. Assim, se um semáforo é aberto por um PM fora de seu tempo, poderá resolver o problema no local mas aumentará consideravelmente o número de veículos armazenados na próxima caixa, podendo dar início a um congestionamento.

Em algumas situações, pode ocorrer o acúmulo de veículos em circulação, principalmente no pico-horário de movimento, gerando o

bloqueio de uma intercessão, no momento da mudança do sinal, em virtude da insuficiência da programação semafórica. Em consequência, os veículos da outra via ficam impedidos de iniciar o deslocamento, ou iniciam sem ter espaço para tal, ocasionando o congestionamento. Para isso, o PM intervirá, fechando a corrente de tráfego da via que se encontra com o trânsito aberto, antes que ocorra o bloqueio, de forma que, na mudança do sinal, a outra via, tenha condições de circulação. A criatividade, a iniciativa e o aguçado espírito de observação do PM são muito importante neste momento.

4.9. ATUAÇÃO CONJUGADA

Quando em determinada interseção forem escalados mais de um PM para atuação simultânea, em PCTAN, é necessário que haja um perfeito entrosamento, uma sincronia de ações, entre os PM, visto que a ocorrência de acidente de trânsito no PCTAN em decorrência de falta de conjugação de ações gera responsabilidade penal, civil e administrativa, para os PMs escalados no posto.

Assim, é necessário uma combinação prévia entre os PMs sobre o roteiro a ser seguido, no posto.

4.10. CICLOS

Ciclo é o período decorrente entre o fechamento de uma corrente de trânsito e sua posterior abertura.

Num PCTAN, sem semáforos, o PM estabelece o ciclo do posto, atentando para as seguintes premissas:

- Avaliação cuidadosa da intensidade do fluxo de cada via;
- estabelecimento das prioridades de cada via;
- adequação do tempo verde necessário para cada via;
- adequação do tempo do pedestre.

Assim feito, o PM esquematiza o ciclo de forma que este não ultrapasse a 2 (dois) minutos, em princípio.

ARTIGO III

POSTO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO — PFTRAN

4.11. CONCEITO

a. É um trecho da via pública, variável de acordo com a intensidade de trânsito, topografia e as peculiaridades pertinentes ao local,

sob a responsabilidade de um ou mais PM, com a missão de orientar e de fazer cumprir a regulamentação imposta e de proporcionar segurança de trânsito;

b. a extensão do trecho a ser policiado deve ser de tal maneira que o PM cubra todo o trecho de qualquer ponto, atendendo ao especificado no cartão programa;

c. no PFTRAN, dada a maior liberdade de ação e locomoção, o PM pode desenvolver junto aos usuários uma ação mais efetiva de orientação, informação e educação de trânsito;

d. a ação do PM deve ser idêntica para todos os cidadãos, sem qualquer tipo de discriminação, procurando sempre tratar o público com atenção, sendo porém firme na adoção de medidas adequadas, quando necessário. Deve estar especialmente disponível para ajudar às pessoas idosas, crianças e deficientes físicos;

e. salvo os casos de imperiosa necessidade, não deve abrir precedentes de modo a permitir a parada e o estacionamento irregulares de veículos.

4.12. ATRIBUIÇÕES

a. Anotar as irregularidades encontradas, tais como: desobediência à sinalização estatigráfica, estragos nas vias, objetos estranhos, ou substâncias derramadas sobre elas de forma a comprometer a segurança do tráfego, notificando todos os casos conforme rotina;

b. observar e memorizar pontos de parada de coletivos, táxis, localização de casas comerciais, repartições públicas e demais aspectos que possam ser de interesse público, de modo a poder atuar como canal de informação;

c. verificar os locais de carga e descarga, horários e tonelagens permitidos na área, de modo a poder controlar as operações nesses locais;

d. conhecer o plano de circulação das diversas vias do posto, de modo a ter condições de desviar o tráfego em caso de necessidade;

e. solicitar e acompanhar os serviços de rebocamento de veículos;

f. orientar e advertir o usuário que cometer transgressões casuais, tais como: parar afastado da guia da calçada para embarque e desembarque de passageiros (principalmente ônibus e táxis); parar

ou estacionar nas esquinas; usar indevidamente a buzina; não deslocar-se para a faixa adequada ao convergir à esquerda ou direita.

4.13. SINALIZAÇÃO DO POSTO

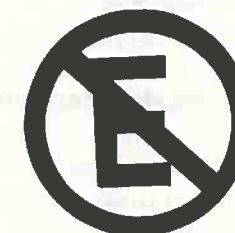
a. Considerações Iniciais

Para fazer cumprir a regulamentação imposta à via, o PM deve saber diferenciar a ação de parar da de estacionar. Tal conceito é obtido da leitura do art. 44 do RCNT, abaixo transcrito:

— Art. 44. Nas vias em que o estacionamento for proibido, a parada de veículos, quando permitida, deverá restringir-se ao tempo necessário indispensável para o embarque e desembarque de passageiros, cargas e descargas de mercadorias e realizar-se de modo que não interrompa ou perturbe o trânsito.

Deste artigo, resulta que o estacionamento é a parada de veículo por tempo superior ao necessário para o embarque e desembarque de pessoas ou carga e descarga de mercadorias. Conclui-se, deste modo, que a diferença entre parar e estacionar está relacionada ao fator tempo e só a ele.

b. Estacionamento Proibido

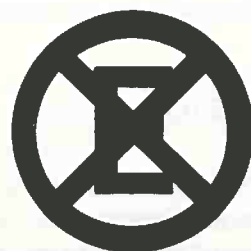


Esta placa é utilizada sempre que o estacionamento de veículos for considerado prejudicial, por motivos de visibilidade, segurança, capacidade de escoamento, entre outros motivos.

Onde esta placa é colocada é permitido parar pelo estrito tempo de embarque e desembarque de passageiros, ou carga e descarga de mercadorias, se para isto não houver restrições.

Outras informações adicionais poderão acompanhar a placa, tais como período de vigência da proibição, dias da vigência, casos de permissão de carga e descarga, horários e tonelagens permitidos.

c. Parada e Estacionamento Proibido



É utilizada em locais onde, por motivos de segurança e fluidez do tráfego seja necessário que se impeça a parada de veículos, ainda que em operações de embarque e desembarque, mesmo que tomem um curto espaço de tempo. Assim, uma parada, por mais momentânea que seja, provoca a paralisação do fluxo, motivo pelo qual a infração deve ser rigidamente coibida pelo PM.

d. Estacionamento Regulamentado



1) nas vias em que existe a placa de estacionamento regulamentado, o PM deve procurar conhecer qual a regulamentação do estacionamento, e para isto, os dois conceitos abaixo são de fundamental importância.

a) áreas especiais de estacionamento: são partes das vias e logradouros públicos, demarcados e sinalizados para o estacionamento de veículos de qualquer espécie e categoria;

b) estacionamento especiais: são áreas das vias públicas destinadas exclusivamente aos veículos de determinada espécie, que prestam serviços à coletividade. (Exemplo: estacionamento para táxi, caminhão, carroça, etc).

2) o estacionamento pago em via pública é uma área especial de estacionamento;

3) a regulamentação diz respeito às condições em que o veículo pode estacionar: tempo de permanência, posicionamento do veículo em relação ao meio-fio, forma de cobrança e outras instruções;

4) onde não houver proibição de estacionamento, entende-se que o estacionamento é liberalizado;

5) em alguns locais, independentemente da existência de placa proibitiva, o estacionamento é proibido, tais como: meio-fio rebaixado, hidrantes, nas esquinas, viadutos, pontes e túneis, calçadas e faixa de pedestre, entre outros

e. Carga e Descarga



1) Qualquer que seja o meio de sinalização utilizado para delimitar o espaço para operação de carga e descarga, esta sinalização significa que o estacionamento é proibido, portanto, só é permitido parar no tempo indispensável para a operação;

2) a relação *horário X toneladas* permitidos, delimitados pela engenharia de trânsito, é de suma importância para a segurança e fluidez do tráfego, visto que tal relação está relacionada a maior ou menor densidade de veículo na via a ponto de, nos horários de pico, a operação não ser permitida;

3) para checagem da tonelada do veículo, o PM deve verificar a inscrição indicativa da tara, da lotação, do peso bruto total, que todo veículo de carga e de transporte coletivo contém no interior da cabine de comando do condutor;

a) tara é o peso do veículo, expresso em quilograma acrescidos do peso de ferramentas, carroceria, combustível e outros;

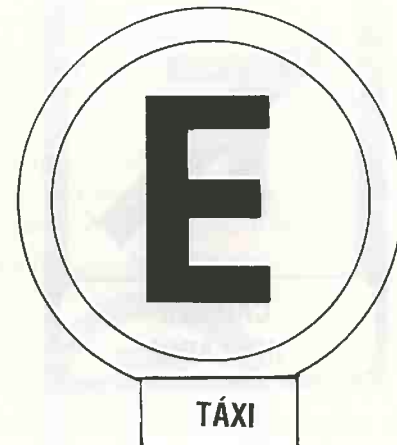
b) lotação é a carga útil máxima, incluindo o condutor e passageiros, que o veículo pode transportar. É expressa em quilogramas se o veículo é de carga ou em número de pessoas, se o veículo é de passageiro;

c) peso bruto total (PBT) é o peso máximo que o veículo pode transmitir ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação;

4) desta forma, a fiscalização é efetivada através da confrontação da lotação ou do peso bruto total do veículo e a tonelagem permitida pela placa;

5) estas prescrições são válidas, inclusive, nas cargas e descargas de valores.

f. Pontos de Táxi

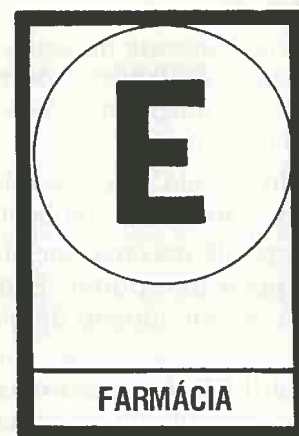


1) Trata-se de um estacionamento especial uma vez que o local fica exclusivo aos veículos táxi que prestam serviços à coletividade;

2) este trecho assim sinalizado só pode ser utilizado por táxi em serviço;

3) a sinalização pode vir complementada pelo número de vagas que o trecho oferece.

g. Farmácia



1) Trata-se de uma área especial de estacionamento por estar destinada a qualquer espécie ou categoria de veículos;

2) a sinalização é de estacionamento regulamentado, com algumas observações, de acordo com cada localidade:

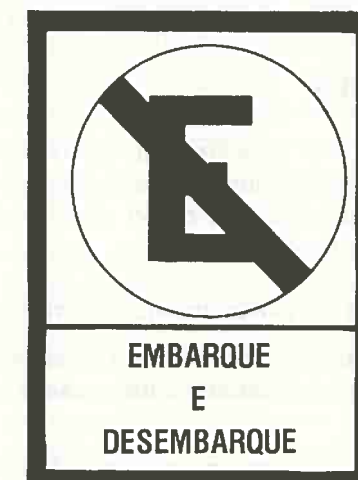
a) tempo de estacionamento;

b) pisca alerta aceso;

c) o condutor deve estar na farmácia.

3) a inobservância de qualquer destes preceitos constitui infração.

h. Embarque e Desembarque



1) Esta placa é colocada, geralmente, nos pontos de ônibus coletivo e nas portas de hotéis;

2) o estacionamento no trecho é proibido, qualquer que seja o meio de sinalização utilizada, bem como a parada para carga e descarga de mercadorias;

3) qualquer veículo pode parar no trecho, para o embarque e desembarque de passageiros.

i. Área de Segurança

1) São vias de circulação ou parte destas consideradas necessárias à segurança das edificações públicas adjacentes a mesma, nas quais a parada e estacionamento são proibidos;

2) nem veículo de autoridade que trabalha na edificação pode parar ou estacionar no trecho, independente do meio de sinalização utilizada.

3) a forma usual de sinalização do trecho recomendada, é uma placa de proibido parar e estacionar, acompanhada da informação «Área de Segurança».

ARTIGO IV

POLICIAMENTO MOTORIZADO — MOTOCICLETA

4.14. CONSIDERAÇÕES

a. A motocicleta, no policiamento de trânsito, oferece algumas vantagens sobre as demais viaturas, embora seja um veículo de pouca segurança de circulação, em razão das condições da pista, das condições climáticas e do tráfego.

b. São vantagens do policiamento em motocicleta:

1) Grande mobilidade, propiciando fácil deslocamento. Numa via congestionada, a moto depara com a causa do congestionamento com maior rapidez.

2) facilidade de estacionar o veículo, no ponto-base, à vista do pequeno espaço ocupado;

3) vantagem de ordem econômica, uma vez que o veículo consome pouco combustível, e representa um custo inferior.

4.15. UTILIZAÇÃO

a. O policiamento de trânsito, com motocicleta, é geralmente empregado em vias de trânsito intenso, onde o policiamento à pé é deficiente;

b. desta forma, o PM com motocicleta é empregado nas missões:

- 1) PFTran;
- 2) escolta de dignitários;
- 3) escolta de carga;
- 4) atendimento de ocorrências;
- 5) apoio às equipes de blitz.

4.16. NO PFTRAN

a. Além das atribuições já previstas no policiamento a pé, o PM com motocicleta, no PFTran, tem como atribuições:

1) Controlar a utilização correta das faixas de direção, coibindo o zigue-zague de condutores, o fechamento de veículos, o uso correto de faixas exclusivas de coletivos;

2) postar-se nas interseções de grande incidência de desrespeito à sinalização semafórica;

3) conhecer os locais de maior densidade de veículos, para fixação de ponto-base, com vista à prevenção de congestionamento;

4) manter cerrada vigilância nos «pontos negros» do posto, de forma a antecipar a ocorrência de acidentes de trânsito;

5) acompanhar a sinalização semafórica ou qualquer outro fato que acarrete prejuízo à segurança e fluidez de tráfego, acionando os órgãos responsáveis;

6) parar e fiscalizar os veículos com infrações à vista, tomando as medidas legais que cada caso requer, observando, entre outros, os seguintes critérios para a seleção ou triagem:

- a)* veículos não identificados;
- b)* veículos avariados;
- c)* veículos em mau estado de conservação e segurança;
- d)* pouca segurança da carga e de pessoas;
- e)* ano de fabricação.

4.17. ESCOLTAS

a. Nas escoltas de dignitários, as motos são utilizadas na segurança lateral do veículo que conduz a autoridade, no auxílio a viaturas fecha-comboio e varredura e nos serviços de batedor avançado;

b. nas escoltas de carga, elas atuam no balizamento, alertando os demais condutores quanto a existência de perigo na via.

ARTIGO V

POLICIAMENTO MOTORIZADO — EM AUTOMÓVEL PATRULHA DE TRÂNSITO

4.18. CONCEITO

a. A patrulha de trânsito é empregada em determinadas circunstâncias para cumprir missão de fiscalização, apoio, emergência, controle, observação e disciplina do tráfego, mediante o uso de viaturas com rádio, luz intermitente, sirene, cordas com isolamentos, cones e lanternas de sinalização;

b. a patrulha de trânsito atua em um ou mais setores de policiamento, deslocando-se segundo o planejado no Cartão-Programa, previamente estabelecido;

c. a patrulha de trânsito destina-se principalmente a:

- 1) promover a fluidez do tráfego;
- 2) orientar convenientemente as correntes de tráfego;
- 3) suprir, temporariamente, eventuais falhas de semáforo;
- 4) facilitar a travessia de pedestres;
- 5) atender e registrar as ocorrências de trânsito;
- 6) atuar no descongestionamento do tráfego.

4.19. TÉCNICAS DE PATRULHAMENTO

a. Velocidade

1) A velocidade de patrulhamento mais recomendável é aquela em que a viatura desenvolve velocidade um pouco mais lenta que o tráfego normal, embora possa acarretar a existência de uma procissão de veículos atrás da viatura, com dificuldades de ultrapassá-la;

2) nesta velocidade um pouco mais lenta que o trânsito normal, o Cmt da patrulha tem condições de melhor desenvolver a observação do tráfego, nas duas direções, verificar a situação dos veículos estacionados e condições do tráfego nas vias laterais.

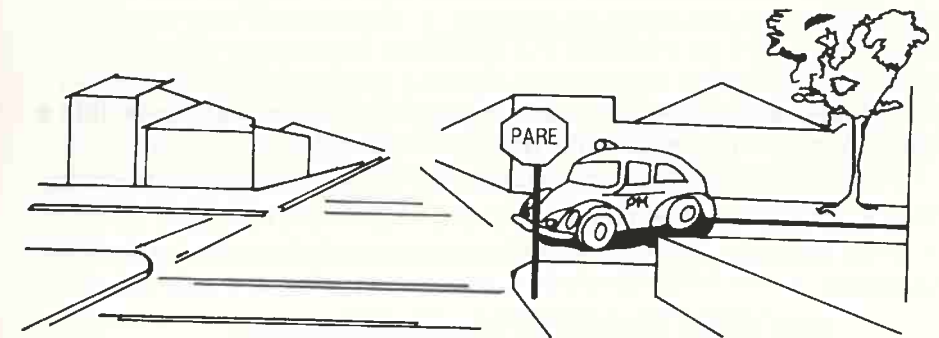
b. Tipos de fiscalização

A fiscalização de uma patrulha de trânsito pode ser desenvolvida num subsetor ou no ponto-base. Pode ter uma atuação dinâmica ou estática.

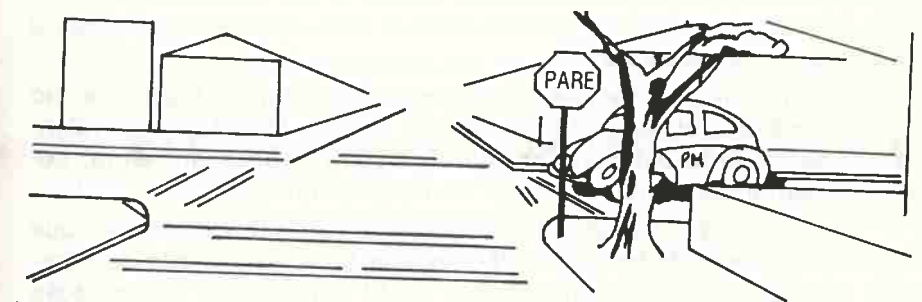
4.20. FISCALIZAÇÃO ESTÁTICA

a. No ponto-base, a patrulha inclui a observação para detectar o comportamento do condutor, como também as violações às regras de trânsito;

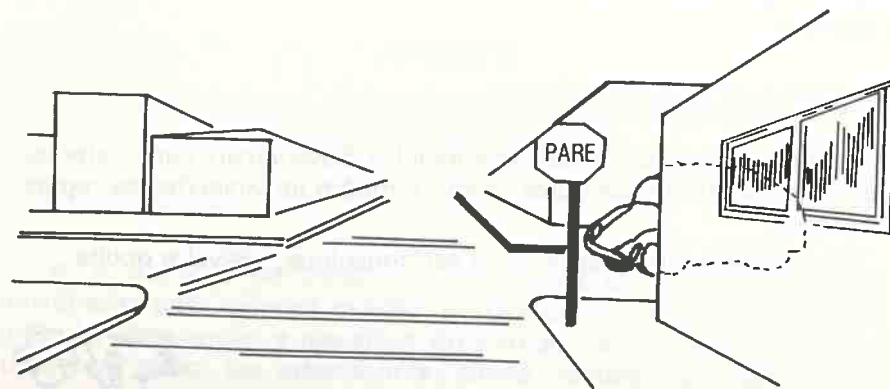
b. a observação estática pode ser conspícua, visível e oculta;



Observação conspícua é aquela onde o observador permanece em total visibilidade para os motoristas.



Observação visível é aquela em que o observador está visível mas que o motorista precisa desenvolver algum esforço para localizá-lo.



Observação oculta é aquela onde o observador está escondido e não pode ser visto pelo motorista que se aproxima.

c. a escolha do tipo de observação varia em função dos resultados a atingir, as necessidades e o tipo de infração cometida no local;

d. entre os principais objetivos da observação se incluem os seguintes:

- 1) antecipar as infrações de motoristas perigosos;
- 2) detectar e notificar infratores;
- 3) observar e relatar as condições de tráfego;
- 4) observar e relatar as condições da pista.

4.21. FISCALIZAÇÃO DINÂMICA

a. Na fiscalização dinâmica do posto, o PM em patrulhamento deve criar a impressão no público de que está alerta e que estuda o tráfego que vai passando;

b. a maneira de como se deslocar ou de como se posicionar no terreno facilita a observação permite ao público identificar, de relance, o policiamento ostensivo, sentindo a sua presença protetora, como também inibe o mau condutor de cometer infrações;

c. a extensão dos efeitos de fiscalização depende daquilo que os motoristas acreditam que o PM poderia fazer em relação às infrações praticadas ou da reputação que a PM tem perante a população

de agir ou não. Se uma polícia tem uma reputação de falta de ação, a licenciosidade aumenta e diminui o efeito de punição;

d. a principal característica da fiscalização dinâmica é sua presença vista em vários pontos e a mobilidade facilitando vistoriar vários locais, e que provoca profundo efeito psicológico na comunidade;

e. o PM numa patrulha de trânsito, não pode ignorar uma infração, por mais insignificante que pareça, pois todo condutor que testemunha a omissão do policial se sente encorajado a cometer a mesma infração. Por outro lado, se o condutor vê a ação policial perante uma infração, por certo esta lembrança o desestimulará a cometer a mesma infração;

f. nos deslocamentos, o exemplo da patrulha de trânsito nos cuidados com a circulação, o respeito às regras e a sinalização, concorrem para aumentar a eficiência e o prestígio da PM. As infrações praticadas pelas viaturas policiais servem de estímulo para que o bom cidadão cometa as mesmas infrações. Além do mais, o mau hábito policial de desprezar as normas de trânsito diminui a capacidade de prever as imprudências de outros usuários da via pública;

g. a patrulha de trânsito deve evitar a perseguição de infrator das regras de trânsito, uma vez que os danos e riscos provocados não justificam a ação, mormente quando se pode anotar a placa do veículo infrator, ou adotar outras formas de abordagem;

h. durante a ação fiscalizadora, a patrulha de trânsito deve estar alerta para os motoristas perigosos. A ação destes motoristas indica serem eles inseguros, inexperientes ou necessitando serem mais cuidadosos, ou às vezes dirigindo embriagados e conseqüentemente susceptíveis de desrespeitar as normas de circulação e vir causar acidentes. São exemplos de ações que requerem maior atenção:

- 1) dirigir extremamente devagar;
- 2) conduzir lentamente na faixa da esquerda ou rapidamente na faixa da direita;
- 3) aceleração exagerada do motor e arrancadas buscas;
- 4) número excessivo de manobras para entrar numa vaga;
- 5) ter o pisca-pisca acionado não estando o veículo em movimento de conversão;
- 6) entrelaçando na pista (costurando);
- 7) não diminuir a velocidade quando numa interseção sem visibilidade;

- 8) ultrapassando em lombadas ou passando veloz em valeta;
- 9) inesperada conversão quando da aproximação da patrulha de trânsito;
- 10) veículos envenenados.

4.22. ATUAÇÃO NO CONGESTIONAMENTO

a. Conceito de congestionamento

Denomina-se congestionamento a grande concentração de veículos em determinada área, com deslocamento nulo, ou seja, a densidade é imensa e a velocidade é zero.

b. Procedimentos básico de atuação

O maior esforço para atuação num congestionamento está na localização de sua causa. Após descoberta, os integrantes da patrulha devem eliminá-la, para o reestabelecimento do tráfego à sua condição normal. O estabelecimento de prioridades, a solicitação de cobertura e de reforço policial são outras ações que podem ser requeridas.

c. Causas de congestionamentos

- 1) Veículos parados («quebrados», abandonados) em pontos estratégicos da cidade, tais como pontes, viadutos, túneis, praças do centro comercial e principais corredores;
- 2) acidentes de trânsito;
- 3) veículos pesados, de carga, estacionados em fila-dupla nos horários de pico, em praças, principais corredores e locais estratégicos da cidade;
- 4) sinalização semaforica, desincronizada, defeituosa ou «agarrada», em interseções vitais da cidade;
- 5) casos fortuitos: queda de árvores, postes de iluminação, aglomeração de curiosos na via em caso de incêndio, ocorrências policiais, manifestações populares e eventos públicos.

ARTIGO VI

OPERAÇÃO BLITZ

4.23. GENERALIDADES

a. Conceito

O serviço de blitz consiste na fiscalização de veículos e condutores, através da verificação dos documentos do condutor e do veículo,

lo, das condições de segurança do veículo e da existência e condições dos equipamentos obrigatórios. Deve ser instalado em horários que não prejudique a fluidez do tráfego.

b. Composição e meios

A equipe de blitz deve ter efetivo compatível com a missão. A composição básica abaixo tem atendido a maioria das situações:

1) pessoal:

- 01 (um) Oficial Cmt;
- 01 (um) Sargento Auxiliar;
- 02 (dois) PM motoristas;
- 01 (um) PM de segurança;
- 01 (um) PM balizador;
- 05 (cinco) PM Fiscalizadores;
- 02 (dois) PM Motociclistas;
- 02 (dois) PM no Posto de Triagem;

2) meios:

- 01 (uma) viatura leve para o comando;
- 01 (uma) Kombi para transporte de tropa;
- 02 (duas) Motocicletas;
- 01 (um) guincho;
- 02 (dois) Hand-Talk circuito fechado;
- equipamentos de sinalização: cones, placas de indicação, etc.

c. Local de atuação

Os locais de atuação devem ser previamente estudados quanto ao índice de infrações e de acidentes verificados, capacidade de instalação da equipe na via, dificuldade de fuga por parte dos infratores, e, atendendo às seguintes condições:

- 1) o local deve oferecer boa visibilidade;
- 2) não pode ser após curvas, aclives ou declives acentuados;
- 3) a via deve ser bem sinalizada;
- 4) a via deve propiciar condições para colocação do material de sinalização, a saber:
 - a) placa de «REDUZA A VELOCIDADE» «POLICIAIS NA PISTA»;

- b) placa de «VISTORIA E FISCALIZAÇÃO»;
- c) cavalete com placas de «PARE»;
- d) cavalete com placa de «INÍCIO DE ZONA DE FISCALIZAÇÃO»;
- e) cavalete com placas de «TÉRMINO DE ZONA DE FISCALIZAÇÃO»;
- f) cones de balizamento e canalização dos veículos a serem fiscalizados;
- g) local para abordagem dos veículos a serem fiscalizados;
- h) local para armazenamento de veículos retidos e/ou apreendidos;
- i) local para instalação do Posto de Triagem.

4.24. TIPO DE BLITZ

Quanto à ação policial, as blitz podem ser:

- a. de acostamento;
- b. com barreiras sucessivas;
- c. tipo cerco;
- d. tipo varredura;
- e. de pinçamento;

4.25. BLITZ DE ACOSTAMENTO

Neste serviço, a equipe utiliza-se do acostamento da via, para posicionamento, próximo ao meio-fio.

Notadamente, trata-se do tipo de blitz que mais se executa, e que traz maior operacionalidade e facilidade de instalação.

4.26. BLITZ COM BARREIRAS SUCESSIVAS

Esta operação caracteriza-se pela colocação de barreiras sucessivas na pista de rolamento, para bloqueamento total ou parcial da via.

A equipe deve ser instalada em vias que não possuam canteiros divisórios e que são utilizados pelos condutores para realização de corrida, «pegas», «cavalo-de-pau» e outros desmandos.

A instalação da equipe deve preceder, com boa margem de segurança à chegada dos infratores, com vistas à perfeita ocupação do terreno, em todos os seus aspectos.

4.27. BLITZ TIPO CERCO

Operação de grande envergadura realizada em locais onde ocorrem grande afluência de veículos irregulares e onde se praticam desmandos («pegas», «cavalo-de-pau», excesso de velocidade), e que exigem enérgica repressão. O efetivo da equipe é variável, de acordo com cada situação. Nos dias que antecedem a operação, agentes de informações devem atuar na área para catalogação das pessoas dos veículos que participam dos desmandos.

O sigilo da operação é de fundamental importância para o sucesso da tropa e, por isto, esta só deve ter conhecimento da missão na hora da chamada.

Para condução da tropa ao local de atuação sugere-se o emprego de viaturas dissimuladas e só após o cerco as viaturas ostensivas devem chegar ao local.

O comandante da operação deve coordenar a aproximação das viaturas de forma que todos cheguem a um só tempo no local da operação e efetivem o cerco sem que haja possibilidade de fuga por parte dos infratores.

Efetivado o cerco, os veículos devem ser conduzidos para os pontos de fiscalização, onde os veículos anotados pelos agentes de informações serão abordados e autuados.

Após o cerco, como medida de segurança, a tropa não deve expor, face ao impacto psicológico e o pânico inicial que tal operação causa nos participantes, a ponto de alguns condutores não medirem as conseqüências, no afã de se evadirem.

Como forma de evitar a realização de tais operações, temos como ação de grande efeito a simples ocupação do terreno, com efetivo reduzido, com a necessária antecedência da chegada dos infratores.

4.28. BLITZ TIPO VARREDURA

Operação realizada ao longo das vias com o intuito de detectar a irregularidade do trânsito nos locais onde se passa. É uma fiscalização itinerante e relâmpago. Sanadas as irregularidades, a equipe parte para outro local.

Pode ser realizada a pé ou em motocicleta, a depender da extensão do itinerário.

A equipe deve percorrer locais de maior incidência de veículos estacionados irregularmente e onde o policiamento ordinário seja deficiente.

4.29. BLITZ DE PINÇAMENTO

Operação que se caracteriza pelo posicionamento dos fiscalizadores nas proximidades de semáforos, em vias onde o trânsito seja volumoso e lento, com a missão de abordar condutores e veículos que apresentem alguma irregularidade, no ato de parada no sinal vermelho, momento em que tais condutores recebem ordens para estacionar junto ao meio-fio.

4.30. ATRIBUIÇÕES GERAIS

As atribuições dos integrantes das equipes de blitz são grupadas em atribuições técnicas e de postura.

a. Atribuições técnicas

1) Os sinais de braço e de apito devem ser emitidos com uma distância que possibilite ao motorista diminuir a marcha e escolher o local apropriado para a parada, sem causar transtornos, freadas bruscas ou acidentes;

2) os integrantes da equipe devem ser homogêneos na fiscalização, de forma que todos os veículos sejam checados nas mesmas condições, de modo que os equipamentos obrigatórios solicitados por um PM sejam os mesmos solicitados pelos outros PMs fiscalizadores;

3) o número de veículos a serem fiscalizados não pode ser superior ao número de PMs fiscalizadores e, em decorrência disto, nenhum veículo pode ficar na fila de espera da fiscalização. Por outro lado, os veículos não podem ser fiscalizados em fila dupla de estacionamento;

4) após fiscalizados, o PM fiscalizador deve propiciar toda segurança para que o veículo retorne à corrente de trânsito, assegurando-lhe, conforme o caso, a preferência de passagem;

5) os integrantes da equipe de blitz devem permitir que o condutor sane as irregularidades detectadas, se houver condições, de forma a evitar que os veículos sejam apreendidos;

6) nas abordagens, os PMs devem observar as seguintes premissas no tocante às regras de segurança:

- a) não distrair a atenção, ao aproximar-se do veículo;
- b) não penetrar parte do corpo (cabeça, braço) no interior do veículo;

- c) não ficar à frente ou atrás do veículo do infrator;
- d) estar alerta às ações dos outros condutores, do tráfego de veículo e às ações dos passageiros;

e) postar-se, no diálogo com o condutor, atrás deste e, desta forma, obrigá-lo a olhar para trás, numa posição incômoda para o condutor;

7) os PMs motociclistas devem ser designados, um para funções de selecionador dos veículos e outro deve ficar postado no principal eixo de fuga dos condutores, de forma a inibi-los;

8) os civis devem ser mantidos a distância da fiscalização e dela não devem tomar parte;

9) todas as ações efetivadas devem ter o embasamento legal.

b. Regras de postura e compostura

Conceitua-se postura como a posição do corpo, atitude, aspecto físico e a compostura como seriedade, comedimento, procedimento e comportamento.

1) A ação de fumar é proibida durante a fiscalização;

2) o PM não deve encostar ou debruçar sobre os veículos para efetuar autuações;

3) os PMs devem tratar os condutores com educação, urbanidade e serenidade. O tratamento deve ser respeitoso. Os conselhos, advertências e críticas não podem ofender o infrator;

4) mesmo que o infrator solicite o contrário, todas as ações devem ser tratadas em público;

5) os equipamentos obrigatórios devem ser procurados pelos próprios condutores, e o PM só deve aceitar os documentos solicitados, evitando, com isso, de procurá-los em carteiras e bolsas.

ARTIGO VII

OPERAÇÕES RADAR

4.31. GENERALIDADES

a. Conceito

Serviço executado por equipe que opera aparelhagem eletrônica especial, com a finalidade precípua de coibir excesso de velocidade.

b. Composição e Meios

1) Efetivo básico:

- a) 01 (um) sargento-comandante de equipe;
- b) 01 (um) PM motorista e operador do radar;
- c) 03 (três) PMs fiscalizadores;
- d) 01 (um) PM motociclista.

2) Meios:

- a) 02 (dois) rádio HT — circuito fechado;
- b) equipamentos de sinalização estatigráfica;
- (1) 10 (dez) cones de borracha;

(2) placas de indicação:

- REDUZA A VELOCIDADE
- VISTORIA E FISCALIZAÇÃO
- INÍCIO DA ZONA DE FISCALIZAÇÃO
- TÉRMINO DA ZONA DE FISCALIZAÇÃO

- c) 01 (um) aparelho de radar.

c. Terreno

1) O local de instalação da equipe de radar deverá ter boa visibilidade, de forma que o operador tenha condições de observar as principais características do veículo em infração, para serem repassadas ao comandante da equipe;

2) o local deve apresentar grande índice de excesso de velocidade e de acidentes;

3) o radar deve ser instalado de 500 a 1.000 metros da zona de fiscalização, de modo a propiciar tempo para transmissão da mensagem ao comandante, de modo que este possa interceptar o veículo infrator;

4) o local não pode ter sinalização semafórica;

5) o local deve possuir placas de regulamentação de velocidade máxima permitida.

d. Atuação

1) Detectado pelo radar que determinado veículo circula com excesso de velocidade, o operador comunica suas características ao comandante da operação;

2) ante a aproximação deste veículo, o PM balizador determinará sua parada;

3) o veículo é fiscalizado em suas condições de segurança e seus equipamentos obrigatórios, bem como os documentos;

4) o veículo é notificado com base na legislação e, no Auto de Infração, o PM consta a velocidade permitida e a velocidade aferida.

ARTIGO VIII

LEVANTAMENTO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

4.32. DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

a. Acidente de trânsito: é todo evento danoso, envolvendo veículo(s), pessoa(s) e/ou animal(is) na via pública;

b. classificação dos acidentes:

1) Quanto às conseqüências podem ser: simples e graves:

a) acidente simples: é aquele sem vítimas ou com danos de pequenas proporções;

b) acidente grave: é aquele do qual resulta vítimas ou danos de grandes proporções, ou ainda aquele que demonstra ao menos índices de ilícitos penais;

2) quanto ao tipo:

a) abalroamento: é o impacto lateral ou transversal entre dois ou mais veículos em movimento;

(1) lateral; os veículos transitam na mesma direção, no mesmo sentido ou em sentidos opostos;

(2) transversal; os veículos transitam em sentidos ortogonais ou oblíquos;

b) atropelamento: acidente em que um veículo em movimento colhe uma pessoa ou animal;

c) choque: é o embate entre um veículo em movimento contra qualquer obstáculo fixo (poste, muro, árvore, etc), inclusive com outro veículo estacionado ou parado;

d) colisão: é o embate entre dois veículos em movimento, podendo ser frontal, traseira ou semifrontal;

(1) frontal: os veículos transitam em sentidos opostos;

(2) traseira: os veículos transitam no mesmo sentido (ou excepcionalmente em sentidos contrários, em marcha a ré);

(3) semifrontal: o ponto de impacto é verificado aos ângulos anteriores ou posteriores dos veículos;

e) capotamento: ocorre quando um veículo em movimento gira em torno de si mesmo em qualquer sentido, ficando com as rodas

para cima, mesmo que momentaneamente, repousando em seguida em qualquer posição;

f) tombamento: acidente em que o veículo tomba em qualquer sentido girando aproximadamente 90 graus, mesmo que retorne à posição inicial;

g) acidentes complexos: é a seqüência de vários acidentes, prevalecendo a natureza do que ocorreu primeiro, devendo serem esclarecidos os demais tipos subseqüentes na Descrição Sumária. Ex: choque seguido de tombamento e incêndio;

h) outros: — acidentes não especificados na presente classificação;

3) quanto ao protagonista do acidente:

a) Os acidentes têm como causa determinante para sua ocorrência fatores intervenientes, quais sejam: o VEÍCULO, O MEIO E O HOMEM;

(1) o veículo: está relacionado basicamente ao estado de conservação e segurança dos veículos (pneumáticos, equipamentos obrigatórios, sistemas de freios e direção, deficiência de iluminação, etc). Vale salientar que, independentemente dos casos fortuitos, as deficiências nos veículos estão estritamente ligadas ao homem;

(2) o meio: está relacionado aos fenômenos atmosféricos (chuva, garoa, neblina, cerração, etc), ao estado de conservação das vias (pavimento quebrado, pista sem sinalização, pista derrapante, etc).

(3) o homem: em sua maioria é o elemento que mais contribui para a existência do acidente, seja como condutor do veículo, pedestre ou passageiro. Uma série de fatores psicológicos adversos, aliados à imprudência, imperícia e negligência, contribui para a ocorrência dos acidentes;

b) análise do veículo:

(1) ao buscarmos informações desse integrante do acidente, fazemos examinando, dentre outros elementos do próprio veículo, os seguintes aspectos:

(a) Marcas pneumáticas no leito da via, e fazendo-se a devida diferenciação entre as mesmas;

(b) coletando rudimentos deixados na via para identificação do veículo evasor;

(c) avarias dos veículos;

(d) parte mecânica do veículo tais como o estado de conservação do sistema de freios, iluminação e direção, etc;

(2) marcas pneumáticas:

— são importantes como componentes para cálculo da velocidade quando corretamente medidas, bem como, poderão determinar a trajetória de veículos antes e após um acidente;

— o atrito entre as rodas do veículo e o leito da via pode ocorrer por escorregamento ou por rolamento;

— no primeiro caso, as rodas travadas deslizam sem poder frear eficientemente. No segundo caso, as rodas freadas (ou exercendo tração) mantêm-se girando e por isso há maior eficiência na desaceleração do veículo. Este atrito do rolamento é chamado de aderência;

— a melhor detenção é verificada quando as rodas continuam rodando lentamente e não quando andam de arrasto, pois rodas bloqueadas em superfície lisa, o deslizamento ou glissagem é máximo;

(3) diferenças básicas entre marcas de frenagem e derrapagem, rolamento e aquaplanagem:

(a) frenagem ou arrastamento:

— dependendo do tipo do pneumático, poderá haver divergências entre marcas produzidas pelos dianteiros e traseiros. Os pneus dianteiros deixam marcas vivas, devido ao deslocamento da força resultante para a parte anterior do veículo no momento em que os freios são acionados; já os traseiros deixam marcas mais claras;

— as marcas de frenagens são paralelas entre si;

— contêm zona de espelhamento, caracterizando o início da frenagem;

(b) derrapagem ou deslizamento:

— as marcas pneumáticas dianteiras e traseiras são idênticas;

— não são paralelas entre si;

— as marcas são menos intensas que as frenagens;

(c) rolamento:

— por impressão: geralmente verificado em superfície mole, onde fica impresso o desenho dos sulcos dos pneus;

— por depósito: o material é transportado pelos sulcos do pneu e depositado numa via mais consistente que a anterior;

Exemplo: um veículo que transitava por uma estrada carroçável ingressando em seguida numa via asfaltada;

— por desenho: contato entre substâncias mais ou menos permanentes, tais como óleo, sangue, graxa, etc, deixando no espaço de vários metros (principalmente em vias asfaltadas ou de concreto) o desenho dos pneumáticos;

(d) o fenômeno da aquaplanagem ou hidroplanagem:

— com a ocorrência de chuva é comum formar depósitos de água sobre a pista de rolamento. Os veículos desenvolvendo certa velocidade, as suas rodas perdem a aderência devido à falta de contato com a pista, ocorrendo a aquaplanagem. Neste caso, a melhor conduta do motorista é não frear e nem mudar de direção;

— esse fenômeno ocorre tanto com pneus com derrapantes, quanto com os mesmos lisos, todavia tem maior possibilidade de sua ocorrência quando pelo menos um dos pneus está liso;

— o PM ao examinar um local de acidente, com a pista molhada e com filetes ou depósito de água ao longo da mesma, nas proximidades do local do acidente, deve atentar para o registro da situação dos pneumáticos, bem como da existência a filetes d'água;

(3) identificação do veículo evasor:

(a) muitas vezes, um veículo se ausenta do local de acidente quase sempre em casos de atropelamento;

(b) nestes casos, o PM deverá ficar atento para os vestígios que possam ser ligados ao acidente, tais como:

— as marcas pneumáticas determinam os tipos de pneus, verificados através de rolamento e frenagem, e, através do processo de exclusão, poderá se determinar o veículo evasor;

— peças, crosta de tinta e fragmentos de vidros desprendidos do veículo, podem ajudar a identificá-lo, (através do exame de justaposição) ou reduzir o número de suspeitos, em casos de determinar a cor ou marca do veículo;

— vestígios transportados pelo veículo, tais como: manchas, impregnação de tinta, fibras, tecidos, sangue, cabelo, etc, são sinais que quase sempre permanecem no veículo evasor.

4.33. AVARIAS DE VEÍCULOS

a. Conceito: dano causado a um veículo qualquer decorrente de um acidente de trânsito;

b. classificação: as avarias são divididas em três partes: quanto à natureza, quanto à intensidade e quanto à sede:

1) quanto à natureza:

a) tipos fundamentais:

(1) amassamento: verificado quando determinada parte da carroceria do veículo é amassada devido a um impacto, geralmente de pequenas proporções;

(2) dilaceramento: geralmente é uma ação resultante de impacto violento sobre uma parte da estrutura, causando despedaçamento.

(3) arrastamento: quase sempre verificado num tombamento ou capotamento, quando um veículo percorre certa distância apoiado lateralmente ou sobre a parte externa superior, causando marcas de arrastamento nestes locais;

(4) empenamento: deformação normalmente produzida em uma peça por torção ou pressão. É comum ser observado nos pára-choques, colunas, estruturas, etc;

(5) arrancamento: é a subtração violenta de determinada peça, quase sempre devido a um impacto intenso;

(6) quebraimento: quebra ou rompimento de determinada peça ou equipamento;

b) outros tipos:

(1) estampamento: impressão na carroceria do veículo, causado pelo obstáculo atingido. Quando um veículo choca-se com um poste, fica uma estampa no ponto de impacto, dependendo da velocidade do veículo;

(2) esmagamento: destruição verificada pela ação do impacto de um corpo maior sobre um menor;

(3) sanfonamento: o feitiço lembra o fole de uma sanfona. Ocorrido geralmente em avarias do capô resultante de um choque ou colisão frontal;

(4) afundamento: depressão causada na carroceria do veículo devido a um impacto;

(5) moessa: vestígio de pancada ou pressão, podendo ser um pequeno afundamento;

2) quanto à intensidade:

a) leves: danos que não ultrapassem 25% do veículo, nas condições que se encontrava antes do acidente;

b) médias: danos que variam entre 25% e 75% do veículo;

c) graves: danos que ultrapassem os 75%;

d) perda total: danos que atinjam 100%

3) quanto à sede:

a) anterior

b) posterior

c) lateral direita

d) lateral esquerda

e) ângulos anteriores

f) ângulos posteriores

g) superior externo

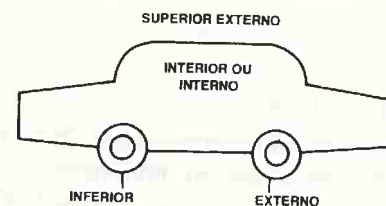
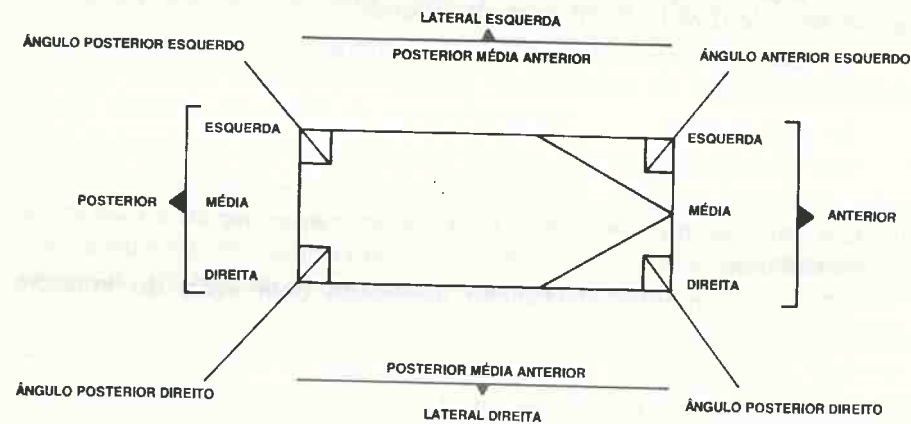
h) inferior externo

i) interior ou interno

direita
média — esquerda

anterior
média
posterior

direito
e
esquerdo



4.34. SEQUÊNCIA DE UM ACIDENTE (CADEIA DE PONTOS)

a. Conceito

É o desencadeamento verificado antes, durante e após um acidente, geralmente numa colisão, choque ou abalroamento.

1) Ponto ou zona de percepção: é o ponto ou área no terreno onde se pressupõe que o condutor do veículo percebeu a iminência do perigo;

2) ponto ou zona de reação: local provável onde o condutor reagiu ao estímulo, geralmente detectado pelo início da zona de espelhamento, que é a primeira fase da marca de frenagem. No espaço compreendido entre o Ponto ou Zona de Percepção e a Reação, intercala-se o tempo de reação, que decorre entre o início do estímulo, o processamento central e o início da resposta;

— o tempo de reação varia de pessoa para pessoa dependendo dos seguintes fatores:

a) idade: os mais idosos possuem tempo mais prolongado de reação;

b) do estado de fadiga física, visual, de sono, etc que influem na eficiência física;

c) da experiência que exigem exercícios, e que criam hábitos de percepção e reação;

d) de doenças, alcoolismo, monóxido de carbono, barbitúricos, etc;

3) zona de acidente inevitável: é caracterizada geralmente por marcas de frenagens ou derrapagens que estabelecem as trajetórias das unidades de tráfego até o embate. Apesar de todos os esforços desenvolvidos pelo condutor do veículo, o acidente é inevitável;

4) ponto ou zona de encontro: local no terreno onde aconteceu o impacto detectado através de estilhaços de vidro, peças soltas, mancha de óleo, mudança brusca de direção observada na via através de derrapagens, etc. Sempre que possível, deve-se amarrar (medir) o ponto de colisão a pontos fixos. Sua importância é verificada quando da análise das causas determinantes do acidente;

5) engajamento máximo: é a fase do acidente em que os veículos estão em maior contato entre si. Este contato é relativo às velocidades e aos ângulos de embate entre os veículos, provocando os diversos tipos de avarias;

6) Ponto de repouso: local onde os veículos permanecem após todo desencadeamento do acidente. É nesse ponto onde começa o trabalho do policiamento, tomando todas as medidas necessárias e legais cabíveis.

4.35. MEDIDAS DE VEÍCULOS E VESTÍGIOS A PONTOS FIXOS

a. Finalidade

1) A necessidade de se medir veículos e vestígios a pontos fixos é para apresentar melhores provas materiais relativas ao acidente, bem como possibilitar uma reconstituição mais objetiva quando determinada por ordem judicial;

2) medidas necessárias:

a) marcas de frenagens e derrapagens;

b) distância de visibilidade;

c) posição final das unidades de tráfego;

d) locais onde pessoas mortas jazem após o acidente;

e) ponto ou zona de encontro;

f) vestígios que mostrem o trajeto das unidades antes do acidente;

3) como efetuar as medições:

a) Decidir primeiro o que se quer medir;

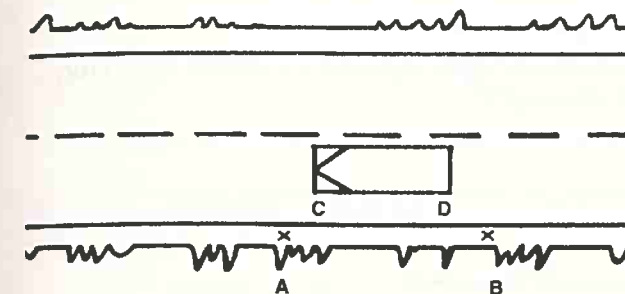
b) fazer um croqui de campo com os lugares onde colocar essas medições;

c) registrar cada medição no desenho tão logo ela seja feita;

4) em todos os acidentes, os elementos devem ser amarrados a pontos fixos;

5) amarração de veículo a dois pontos fixos:

LEGENDA



- A — poste de iluminação pública n.º 100
- B — árvore
- C — roda dianteira esquerda
- D — roda traseira esquerda

MEDIDAS

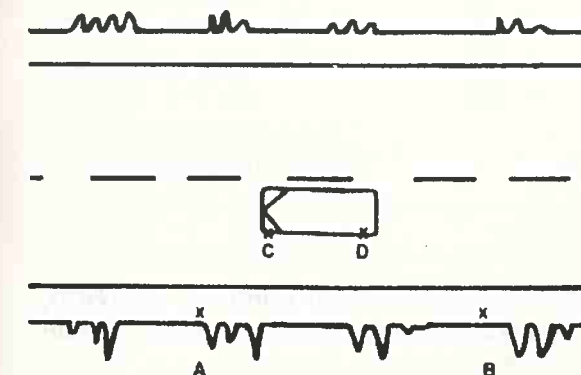
- AB = BC =
- AC = BD =
- AD = ABC =

a) os pontos não devem ser interligados no croqui, para não haver excesso de traçados;

b) o PM deverá tomar os pontos mais próximos entre si, para evitar medidas de áreas extensas;

c) em caso de existência de um só ponto fixo, o PM tomará um ponto imaginário e efetuará a medição. Exemplo:

LEGENDA



- A — marco quilométrico n.º 94
- B — ponto imaginário
- C — roda dianteira esquerda
- D — roda traseira esquerda

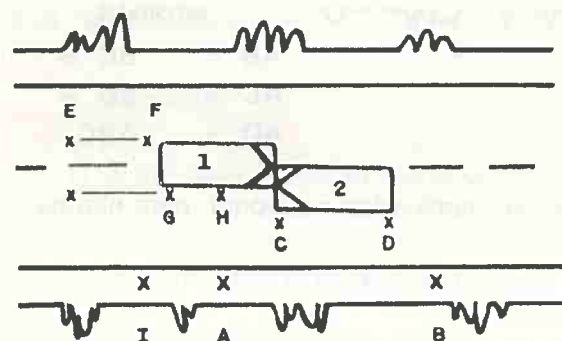
MEDIDAS

- AB = BC =
- AC = BD
- AD = BAC =

d) no caso acima, para maior precisão, deve-se determinar o ângulo formado entre os segmentos AB e AC, lembrando que a medida do ponto A ao ponto B é arbitrada pelo PM, quando este ponto (B) for imaginário;

6) amarração de dois veículos a pontos fixos:

a) Quando os veículos ficarem em repouso no ponto de encontro, ambos deverão ser amarrados.



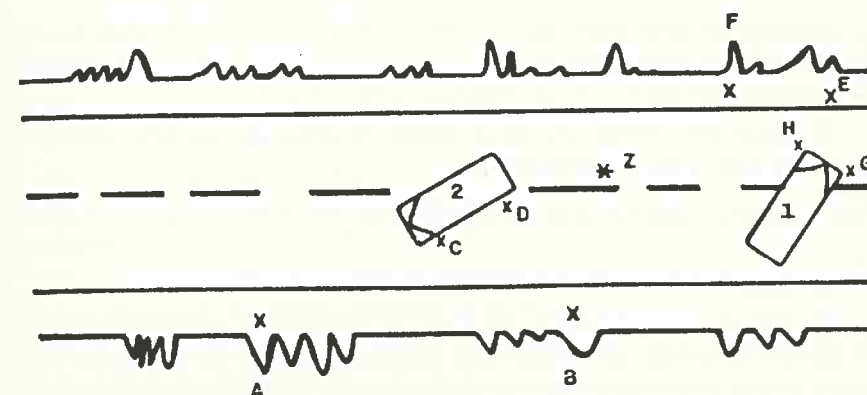
MEDIDAS

AB = BC =
AC = BD =
AD = EF =
AI = AG =
IH = AH =
IG =

b) quando os veículos ficarem distantes do ponto de encontro, ambos serão amarrados independentemente, devendo serem medidas as distâncias percorridas após o impacto. Exemplo:

LEGENDA

- A — árvore em frente à residência n°
- B — ponto imaginário
- C — ângulo anterior esquerdo do V-2
- D — ângulo posterior esquerdo do V-2
- EF — frenagem do V-1
- G — Roda traseira à direita do veículo 1
- H — roda dianteira do V-1
- I — 2° ponto imaginário



LEGENDA

- A — poste de iluminação pública n°
- B — ponto imaginário
- C — roda dianteira esquerda do V-2
- D — roda traseira esquerda do V-2
- E — árvore em frente à casa comercial n°
- F — ponto imaginário
- G — ângulo anterior direito do V-1
- H — ângulo anterior esquerdo do V-1
- Z — zona de encontro

c) os segmentos AB e EF serão paralelos ao eixo longitudinal da via;

MEDIDAS

Do V-2		Do V-1	
AB =	BC =	EF =	FG =
AC =	BD =	EG =	FH =
AD =		EH =	
Da Zona de Encontro			
DZ =	BZ =		
DBZ =			
Distâncias percorridas após a zona de encontro			
ZV1 =	ZV2 =		

d) a medida terá como base o centro da zona de encontro até a parte do veículo mais próximo dessa;

e) sempre que possível, o PM deverá amarrar vestígios ou corpos de vítimas que estejam no leito da via, tomando como referência pontos fixos ou veículos anteriormente amarrados;

f) pode ser usada qualquer parte externa do veículo, principalmente no prolongado do eixo.

4.36. LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

a. Objetivo

1) Por sua capacidade de fixar a imagem e pelas dificuldades em serem forjadas, as fotografias tiradas em local de acidente constituem prova importante em um julgamento, anexadas ao Boletim de Ocorrência;

b. Critérios

1) objetivando obter boas fotografias do local, o PM deverá observar os tópicos seguintes:

a) Ter uma visão geral do local, captando toda topografia do terreno onde estiverem contidos os veículos e vestígios;

b) demarcar com giz ou tinta as marcas de frenagens e derrapagens, para que possam ficar visíveis na fotografia;

c) fotografar o ponto ou zona de encontro caracterizada através de estilhaços de vidros, fragmentos de terra caída dos veículos, etc;

d) posição final dos veículos;

e) avarias nos veículos, dando enfoque aos pontos de impacto;

f) danos no local (poste, cerca, muro, etc.);

g) sinalização horizontal ou vertical existente nas proximidades;

h) as fotografias devem estar sempre relacionadas com um ponto fixo no local (um poste, uma árvore, etc.);

i) em fotografias onde aparecem vestígios muito pequenos, como terra ou cacos de vidros caídos dos veículos, é importante colocar junto aos mesmos uma caneta ou uma régua, para melhor avaliar as suas dimensões;

j) no local de acidente, o PM colocará uma placa preta preenchida a giz com a identificação do local, data e hora do acidente.

4.37. LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO

a. Constitui juntamente com a fotografia, prova importante para a Justiça, devendo ser elaborado com critério. O levantamento topo-

gráfico nada mais é que um croqui contendo todos os componentes do local de acidente tais como: veículos, vestígios, ruas, trecho de rodovia, etc;

b. o levantamento deverá ser feito da seguinte forma:

1) Desenhar numa folha de papel ofício o trecho da via, local do acidente; determinando as ruas ou trecho de rodovia, e pontos de referências;

2) inserir o norte magnético através de seta, em um canto do croqui, utilizando, para tal aferição, a bússola;

3) desenhar as posições finais dos veículos, mostrando a frente de cada, através de setas;

4) mostrar as marcas pneumáticas e outras marcas na estrada e na zona lateral;

5) constar os vestígios e objetos que houverem (poste, veículos estacionados, faixa de segurança, sinalização horizontal e vertical, etc.);

6) numerar cada um dos elementos desenhados, colocando numa relação a parte (legenda);

7) medir as distâncias de cada objeto desenhado a ponto de referência (poste, árvore, cerca, marco quilométrico), usando instrumento de medição ou passo aferido;

8) mostrar medições adicionais para curvas e ângulos;

9) ter o devido cuidado para não congestionar o croqui com excesso de traçados, tornando-o incompreensível.

4.38. PROCEDIMENTO DO PM NO LOCAL DE ACIDENTE

a. Antes de chegar ao local:

1) Conferir o material e equipamento a utilizar no levantamento do acidente: (cones e coletes catadiópticos, máquina fotográfica, boletim de acidente, prancheta, trena, bússola, tinta, pincel, lanterna, estojo de primeiros socorros, giz de cera, etc.);

2) certificar-se do exato local do acidente;

3) escolher melhor itinerário para atingir mais rapidamente o local de acidente, atentando para uma velocidade compatível com a segurança.

b. Ao chegar no local do acidente:

1) Observar rápida e atentamente o local do sinistro, objetivando a adoção das medidas mais adequadas e urgentes;

2) sinalizar o local (simultaneamente quando estiver com outros PMs), socorrer as vítimas, quando em funções das condições ambientais (chuva, garoa, neblina), ou topográficas (curva, lombada, aclive) requererem ação do PM, evitando ocorrência de novos acidentes ou seu agravamento;

3) por ocasião da sinalização, levar em conta os seguintes aspectos:

a) usar sinalização apropriada e disponível (triângulo, cone, refletor) portados por veículos, luzes, meios de fortuna (galhos de árvores, cavaletes, latas de óleo, estopa com fogo, pequenas pedras colocadas em linha afunilando a pista, etc.);

b) empregar essa sinalização de modo a se alertar os demais usuários da existência de perigo iminente, conseqüenciando a redução da velocidade e canalização do trânsito para as faixas que não estejam obstruídas; não devem ser usados como sinalização dispositivos de grande porte, o que se constitui em obstáculo à livre circulação e à segurança do trânsito. A viatura com luz intermitente ligada deve ser usada como meio auxiliar da sinalização, e não como a própria sinalização;

c) as distâncias para a colocação da sinalização devem variar de acordo com o traçado e nível e das condições de visibilidade do local, não podendo haver, portanto, distância prefixada;

d) as latas com fogo não devem aparecer como primeira sinalização, para não assustar os usuários, levando-os a novos acidentes e incêndios, mas podem ser utilizadas após o tráfego canalizado e a velocidade reduzida através de meios de sinalização;

e) é fundamental que a sinalização seja bem colocada e em quantidade suficiente, para impedir a ocorrência de novos acidentes e isentando o PM do trânsito de responsabilidade, atentando sempre para a presença de óleo e inflamáveis sobre a pista, solicitando o apoio do Corpo de Bombeiros.

c. Ao socorrer a vítima, o PM deve:

1) Verificar a existência de vítimas e seu socorro, providenciando, simultaneamente, a sinalização. Para tanto, e quando o PM está sozinho, a execução vai depender da colaboração dos usuários. Seja rápido, a fim de que não haja perda de tempo para o atendimento de sobreviventes;

2) quando sozinho, e tiver que contar com a ajuda de usuários, o PM deve agir com energia e educadamente, compelindo os usuários a prestarem sua colaboração, com base nos deveres expressos

no Art. 83, inciso XV e XVI do CNT, aplicando as penalidades nos casos de recusa e tomando as providências para a lavratura do flagrante por crimes de omissão ou de desobediência, conforme o caso;

3) solicitar, quando possível, a presença de pessoa especializada (médicos, enfermeiros) e ambulância, para remoção e socorro dessas vítimas, permanecendo no local do acidente, onde sua presença é imprescindível, e onde não existem e não podem ser acionados meios disponíveis (viaturas ou veículos particulares) para prestar socorro às vítimas, tomando sempre as seguintes cautelas para não agravar os ferimentos:

a) verificar as condições gerais do acidentado: sua posição, dentro ou fora do carro; se está livre ou preso à carroceria e se está consciente. O estado de choque geralmente se caracteriza por queda de temperatura, palidez, suor e pelo pulso elevado (antes do choque total) ou ausência de pulso. Neste caso, o PM deve manter a vítima deitada em posição confortável, protegida do frio (mas não aquecida), com as pernas elevadas, para facilitar a circulação no cérebro;

b) procurar atender, em primeiro lugar, os feridos que estiverem inconscientes. Eles podem estar com dificuldades de respiração, correndo maior risco de vida. Um pequeno espelho ou mesmo um vidro, colocado próximo ao nariz do paciente, ficará embaçado se ele estiver respirando;

c) quando remover o ferido de dentro do carro, com extremo cuidado, deite-o no chão, retire seus sapatos e cinto, gravata e roupas que dificultam sua respiração. Se estiver preso, procure afastar bem as ferragens, antes de movimentar o corpo;

d) em indivíduos conscientes e com dificuldades respiratórias devido à paralisação dos músculos da buco-faringe, a língua tende a cair para trás (enrola-se na boca), obstruindo as vias aéreas superiores e tornando a respiração difícil e ruidosa. Mantenha a vítima de costas e procure estender a região cervical, fazendo a tração da mandíbula contra a maxilar superior (force o queixo para trás, como se estivesse levantando a cabeça) para ajudar a manter a língua em sua posição normal;

e) com a ponta dos dedos ou com o auxílio de um pano limpo ou lenço, retire detritos, resto de comida ou secreções que estejam obstruindo as vias aéreas superiores, desse modo dificultando a respiração;

f) no acidente com vítima inconsciente, procure evitar que vomite e aspire o conteúdo gástrico. Gire sua cabeça para um dos lados, mantendo-a de bruços, se não houver suspeita de lesão da co-

luna. Uma segunda posição que impede o refluxo do vômito é de lado, com uma perna e um braço flexionados para frente e apoiados no chão;

g) às vítimas com dificuldades respiratórias, ministra-se oxigênio, que é providencial. Na respiração boca a boca, mantenha a cabeça da vítima inclinada para trás, feche suas narinas com os dedos para que o ar não escape. Respire fundo, coloque sua boca sobre a da vítima, segurando seu queixo com a outra mão (também para evitar a saída do ar), sopra com delicadeza e veja se o peito se ergue. Espere que se esvazie e repita a cada 4 (quatro) ou 5 (cinco) segundos, até que o paciente comece a respirar espontaneamente. No caso de crianças, nariz e boca da vítima podem ser cobertos, ao mesmo tempo. No outro método de respiração artificial, sobre pelo nariz (quando há fraturas na mandíbula, que impeça a abertura da boca). O tempo de aplicação é o mesmo;

h) nas paradas cardíacas, atender a vítima numa superfície, mantendo um ritmo respiratório de 16 a 20 movimentos por minuto; a massagem respiratória não é a melhor indicação nos acidentes de trânsito, já que a vítima pode ter fraturas de costela, lesão pulmonar ou cardíaca. Nesse caso, é preferível a respiração boca a boca;

i) para a massagem cardíaca, mantenha a vítima deitada de costas, ponha a mão sobre a caixa torácica, logo acima do ponto de encontro das costelas; a seguir, com a outra mão sobre a primeira, pressione com força. Se dispuser de um auxiliar, você poderá praticar a massagem cardíaca a um ritmo de 50 (cinquenta) a 90 (noventa) movimentos. Para cada 4 (quatro) ou 5 (cinco) massagens cardíacas, o auxiliar deve fazer duas manobras respiratórias, alternando-as, sucessivamente, até que o coração se recupere. Se não há ajudante, você terá de praticar a massagem cardíaca externa e respiração artificial simultaneamente; deve alterar as duas a um ritmo de dez massagens cardíacas para cada duas respiratórias. A massagem cardíaca não terá êxito se não se praticar também a respiração artificial, pois o sangue não oxigenado vai causar lesões no sistema nervoso;

j) a hemorragia externa pode ser contida por compressão digital do vaso que está sangrando, ou um torniquete, quando se tratar de extremidades livres. Use um pano limpo para controlar a perda de sangue dos ferimentos, como se estivesse fazendo compressas. No caso dos torniquetes, se um for insuficiente, aplique outro abaixo do ferimento. Os torniquetes podem ser feitos com tiras de borracha, couro, tecido, gravatas ou cinto (menos fios finos, que cortariam a vítima). Afrouxe o torniquete a cada 10 a 15 minutos, para recircula-

ção do sangue. Repita a manobra até chegar ao hospital ou até que ocorra a cessação espontânea do sangramento;

l) em caso de fratura, imobilize, no próprio local do acidente, o membro atingido. Utilize ripas de madeira, esparadrapo, até mesmo jornais (bem enrolados ou dobrados até ficarem duros), na falta de talas apropriadas. Se as feridas estão expostas, proteja-as com pano limpo;

m) se há suspeita de fratura ou luxação da coluna vertebral, estenda a vítima no lugar do acidente, evitando manobras de flexão e rotação, para que as vértebras, porventura fraturadas, não se desloquem para trás, comprimindo e contundindo a medula;

n) transporte o ferido em maca, evitando excesso de movimentos que possam agravar os ferimentos. Não carregue o ferido nos braços, mesmo não dispondo de macas. Em casos extremos, você poderá levá-lo com relativa segurança se tiver o auxílio de mais duas pessoas, cada uma pegando firme, em três pontos distintos: cabeça, (ombros), bacia e pernas — procurando mantê-lo totalmente em posição horizontal. Se estiver sozinho, role-o com cuidado sobre uma tábua e transporte-o para o hospital num carro grande, uma perua de preferência (não use veículo que não seja apropriado). É preferível perder alguns minutos à espera da ambulância. Se o problema da vítima for apenas respiratório, o melhor é transportá-la sentada;

o) em caso de incêndio, tente apagar as chamas da roupa com cobertor, tapete ou casaco, que não seja feito de material muito inflamável. Pode-se usar também areia ou terra (o perigo de contaminação nesse caso é preferível ao risco de morte por queimadura). Não use pomada ou similares, pois no hospital o médico terá de limpar a ferida, o que fará o paciente sofrer mais.

d. Estacionamento da viatura:

1) Estacionar a viatura de socorro o mais próximo possível e adequadamente ao local do acidente;

e. Identificação do ferido:

1) Para não deixar de identificar o ferido e ganhar tempo no socorro, indicar o hospital mais próximo e que tenha condições de prestar-lhe assistência, anotando a placa do veículo que se prontificou a realizar a remoção do ferido.

f. Identificar condutores e testemunhas;

g. Desobstrução do local:

1) Nos acidentes com ou sem vítimas, quando estiverem prejudicando o trânsito, remover o veículo e o corpo antecipadamente,

demarcando e amarrando suas posições e fazendo um croqui do local, amparado nas Leis nºs 5.970 de 11-12-73 e 6.174, de 9-12-74, que alteram, respectivamente, o CPP e o CPPM, quanto à autorização para que o PM, independentemente do exame do local por autoridade competente, preceda na alteração do estado e conservação das coisas;

h. Guarda dos valores dos acidentados:

1) Recolher os pertences encontrados no veículo, em presença de testemunhas, relacionando-os e entregando-os a autoridade competente;

i. Croqui:

1) Atentar sempre para a posição que os veículos ficam após o acidente, para poder indicar corretamente a posição deles no croqui, fazendo, sempre que possível, um rascunho das posições;

j. Preservação do local:

1) Nos acidentes com vítimas ou envolvendo veículo oficial, que não prejudiquem a circulação e a segurança do trânsito, ou onde haja possibilidade da implantação do desvio, os veículos não devem ser removidos antes da autorização da autoridade competente.

l) Fluidez do trânsito:

1) após as providências mais urgentes é necessário que o PM faça fluir o trânsito, evitando congestionamento;

2) não permitir a aglomeração de curiosos, pois, além de prejudicar a atividade do PM no local, facilitam o extravio ou furto de objetos, além da possibilidade de um atropelamento;

3) sempre que necessário, desviar o trânsito para outras vias que estejam livres, sendo que para esta providência, o PM deve conhecer muito bem a área e as vias que possibilitem fazer um desvio racional. A interdição do trânsito normal e a tentativa de desviá-lo ocorrerão quando a via estiver totalmente bloqueada ou com acidente em veículos com cargas que estejam em risco, por se tratar de produtos considerados perigosos (explosivos, inflamáveis, tóxicos, radiativos, etc.);

m. Produtos perigosos:

1) Nesses casos, quando o veículo for identificado a distância pelo RÓTULO DE RISCO E PAINÉIS DE SEGURANÇA, transportando esses produtos, o PM deverá se aproximar do local, adotando as precauções de segurança, abaixo discriminadas:

a) aproximar-se do veículo com a direção do vento pelas costas;

b) retirar as pessoas do local do acidente e mantê-las afastadas;

c) evitar inalar gases, fumaça ou vapores, usando, quando possível, um pano umedecido com vistas a se minimizar os efeitos daquelas substâncias;

d) não pisar, nem tocar em qualquer produto derramado, salvo no socorro a vítimas;

e) não pensar que os gases ou vapores não são nocivos apenas porque não têm cheiro;

2) certificar-se junto ao condutor qual a espécie de produto que está sendo transportado, e se o mesmo está devidamente esclarecido sobre os riscos e providências a serem adotadas, procurando simultaneamente localizar a ficha de emergência que contém as instruções sobre precauções a serem tomadas, existentes no interior dos veículos;

3) identificado o tipo de produto (classe e risco), o PM que estiver atendendo o acidente, deverá certificar-se se existe ou não vazamento ou princípio, ou possibilidade de incêndio, adotando as providências constantes na FICHA DE EMERGÊNCIA;

4) deve-se proibir a aglomeração de pessoas no local do acidente e, dependendo da gravidade, solicitar a presença dos seguintes organismos:

a) Corpo de Bombeiros: para extinguir incêndios, cortar metais, lavagem de pista e utilização de roupas e equipamentos especiais (máscaras contra gases);

b) órgão rodoviário (municipais, estaduais ou federal): esses órgãos devem ser acionados sempre que houver necessidade de sinalização, implantação de desvios, mão-de-obra, etc. Mesmo que esses meios venham a passar à disposição da Defesa Civil, o PM é que deve fazer a solicitação por qualquer meio (telefone, rádio, recado, etc.);

c) Defesa Civil: esses órgãos serão acionados sempre que houver risco ou ocorrência de poluição ambiental (do ar, da água, da fauna ou flora), quando a gravidade da situação indicar a necessidade de providências de maior vulto, tais como dar ciência de perigo a toda população, evacuação da área ou de moradores, grande quantidade de meios para dominar a situação, assistência a grande número de vítimas, contaminação tóxica de ar e água em proporções consideráveis, etc.;

d) a própria transportadora (ou empresa por ela indicada): essa entidade será acionada através do endereço (telefone) constante no envelope;

e) outros órgãos: conforme a necessidade, as circunstâncias e peculiaridades de cada acidente ou emergência.

4.39. PREENCHIMENTO DO BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO (BAT)

a. Modelo de impresso: deverá ser usado o impresso do novo modelo, preenchendo-se cada campo com o dado solicitado, segundo os critérios para cada um e sem omitir fato constatado, mesmo que de forma indireta;

b. critérios genéricos: o BAT deve ser preenchido obedecendo os seguintes critérios:

- 1) Letra: de imprensa, legível ou datilografado;
- 2) números: sempre com dois algarismos, exceto quando for o número designativo do veículo, vítima, condutor ou testemunha;
- 3) quadriculos: sempre preenchido com «x» na alternativa que corresponder ao fato observado. Não há necessidade de inutilizar os não usados;

4) campos não utilizados: devem ser inutilizados com expressões como: «não houve» ou similares;

5) os critérios específicos para o preenchimento de cada campo são os especificados a seguir;

c. ocorrência:

1) local e data: especificar o dia, hora, local e ponto de referência;

2) tipo de acidente: preencher com um «x» o quadrículo que corresponder ao acidente. Em caso de um acidente complexo, colocar o «x» no quadrículo correspondente ao primeiro tipo de acidente detectado no local, especificando os demais tipos, na Descrição Sumária;

3) conseqüências: número de mortos ou feridos; número de veículos envolvidos identificados ou não (em caso de uma unidade ter se evadido do local);

d. condições do local:

1) da pista;

a) espécie:

(1) Simples: duas, três e quatro faixas de rolamento;

(2) dupla: quatro, seis e oito faixas de rolamento;

b) alinhamento: tangente em nível, em lombada e em baixada, curva em nível, em baixada e em lombada;

2) da sinalização: boa, regular ou má;

3) da visibilidade: boa, regular ou má, dependendo das condições meteorológicas;

4) da luz: madrugada, dia, crepúsculo, noite clara ou escura;

5) do semáforo: sem defeito, com defeito, desligado, não existe;

6) do pavimento: marcar o item correspondente ao tipo, estado e obras de artes;

7) da mão de direção: única e dupla;

8) do tempo: bom, garoa, neblina, chuva;

9) do tipo de local onde aconteceu o acidente;

10) das condições gerais e interseções: marca ou itens correspondentes;

11) dados para cálculos de velocidade: comprimento das marcas de travagem para as quatro rodas; distância percorrida após o embate, caracterizado pelo ponto ou zona de colisão; distância e visibilidade (do local onde houver o impacto); velocidade permitida nas condições existentes (tanto no aspecto legal, como circunstancial);

12) dados necessários relativos à Delegacia de Polícia que recebeu a ocorrência;

e. veículos:

1) observar os itens correspondentes a tração, categoria, espécie e tipo;

2) ponto de impacto: parte do veículo que sofreu o embate (ângulos anteriores e posteriores, direito e esquerdo; anterior médio, direito e esquerdo; posterior médio, direito e esquerdo; laterais direita e esquerda média, anterior e posterior; superior e inferior externos interior ou interno);

3) causas presumíveis: verificados quando o PM efetua testes do veículo acidentado, ou constata alguma deficiência;

4) dados relativos aos veículos, verificados na documentação do mesmo, bem como os dados relativos aos proprietários dos veículos;

f. danos:

1) os prejuízos serão estimados, sem rigor técnico e com base apenas na experiência, a partir de danos causados nos veículos, podendo ser de pequena, média e grande monta;

g. testemunhas:

1) Relacionar as testemunhas idôneas, em número mínimo de 2 (duas);

2) caso haja mais de 2 (duas) testemunhas arroladas, usar a folha suplementar (anexo);

h. condutores:

1) devem ser anotados todos os dados solicitados, deixando de fazê-lo só na ausência total de informações, usando sempre a mesma numeração destinada ao veículo que dirigia;

2) com relação à aparência do condutor, é fundamental, que ao observar sinais de embriaguez ou de uso de tóxicos, se tome providências para confirmação da suspeita, através de exames laboratoriais ou clínicos por médicos ou, ainda, mediante teste bafométrico, no caso de embriaguez alcoólica;

3) dispensar total atenção quando for preenchido os dados relativos à ação do condutor, quando houver dúvidas sobre esta ação, não preencher nenhum item;

i. vítimas:

1) registrar todos os dados solicitados, mesmo que tenha de se valer de contatos via telefone com o hospital onde passaram, ou estejam internados;

2) registrar a aparência dos ferimentos ou então se informar com o médico no hospital com respeito à gravidade dos mesmos;

j. croqui:

1) usar as convenções impressas no BAT e as linhas quadriculadas, preenchendo-as a caneta com traços contínuos, na parte que melhor se ajustar ao local de acidente, conforme seja a topografia;

2) indicar acostamentos, sinalização e vestígios;

3) indicar nos extremos da parte do croqui utilizado o trecho da via em que ocorreu o acidente, colocando o nome das ruas ou municípios mais próximos conforme seja na área urbana ou rural;

4) não há necessidade de se obedecer a uma escala rígida, mas procurar manter uma certa proporção nos desenhos;

5) não há necessidade de se utilizar tintas coloridas;

6) o croqui deve visualizar o local do acidente num plano como se o observador estivesse do alto, sobre o local;

7) só indicar as distâncias em metros, devidamente aferidas;

8) só não deve ser feito o croqui dos acidentes que o PM não pôde ir ao local ou naquele que, chegando ao local, constatar que os veículos foram removidos, e não há vestígios;

l. descrição sumária do acidente:

1) o PM deve relatar os fatos que observou no local, detalhando todos os vestígios relacionados ao acidente, não deixando transparecer opinião pessoal sobre a culpa dos envolvidos, escrevendo em linguagem simples, precisa e objetiva;

2) não colocar no relatório dados subjetivos, inserir apenas o que se tem certeza;

3) não é viável o PM basear-se totalmente em declarações de condutores e testemunhas; estes poderão ser ouvidos apenas para melhor esclarecimento em caso de acidentes onde haja dificuldade de detectar as causas determinantes;

4) é na descrição sumária que se evidencia o padrão de eficiência do policiamento, na sua obrigação de colaborar com a Justiça, oferecendo esclarecimentos através de dados observados no local de acidente;

5) para a elaboração da descrição sumária, o PM a dividirá em três partes:

a) do acidente: descrição de todos os vestígios relacionados ao acidente, tais como marcas pneumáticas (frenagem, derrapagem e rolamento), ponto ou zona de encontro, peças soltas, manchas de sangue, corpos de vítimas, etc. Recomenda-se períodos e frases certas, esclarecendo apenas um aspecto do problema em cada frase;

b) das avarias: descrição dos danos causados aos veículos, determinando os pontos de impacto;

c) das causas determinantes: o PM deverá fazer uma síntese do acidente, mediante uma análise dos itens anteriores, procurando interligá-lo de forma sucessiva e lógica.

MODELO DE RELATÓRIO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

VISTO Comandante	BOLETIM DE OCORRÊNCIA	Nº _____	COM ANEXO ☐ SEM ANEXO ☐
LOCAL E DATA			
Rodovia _____ Km _____ + _____ m na Localidade: _____			
Av. / Rua _____ Bairro _____			
P/Ref _____ Município _____			
Data _____ Hora _____			
Dia da Semana _____ da chegada da Polícia			
TIPO DE ACIDENTE			
ATROPELAMENTO		ABALROAMENTO	
Pedestre ☐	Longitudinal ☐	Frontal ☐	Poste, árvore ☐
Cavaleiro ☐	Transversal ☐	Traseira ☐	Muro, barranco ☐
Animal ☐		Semi-frontal ☐	Casa ☐
CAPOTAMENTO		SAÍDA DA PISTA	
☐		☐	
TOMBAMENTO		INCÊNDIO	
☐		☐	
CONSEQUÊNCIAS		OUTROS	
☐		☐	
Nº DE MORTOS		Nº DE VEÍCULOS	
_____		_____	
Nº DE FERIDOS		IDENTIFICADOS	
_____		_____	
		NÃO IDENTIFICADOS	

		TOTAL	

PISTA			
ESPÉCIE		ALINHAMENTO	
Simples ☐		Tangente em nível ☐	
2 Faixas de rolamento ☐		Tangente em rampa ☐	
3 Faixas de rolamento ☐		Tangente em lombada ☐	
4 Faixas de rolamento ☐		Tangente em bialçada ☐	
Dupla ☐		Curva em nível ☐	
4 Faixas de rolamento ☐		Curva em rampa ☐	
6 Faixas de rolamento ☐		Curva em lombada ☐	
8 Faixas de rolamento ☐		Curva em bialçada ☐	
PAVIMENTO		OBRA DE ARTE	
ESTADO		Ponte ☐	
Concreto ☐		Túnel ☐	
Asfalto ☐		Passagem inf. ☐	
Paralelepípedo ☐		Passagem sup. ☐	
Cascalho ☐			
Sem revestim. ☐			
Em obra ☐			
CONDICÕES GERAIS			
Sinalização horizontal ☐		Fumaça ☐	
Placa de regulamentação ☐		Pista estreita ☐	
Placa de advertência ☐		Curva fechada ☐	
Placa de indicação ☐		Defeito na pista ☐	
Falta de sinalização ☐		Ponte estreita ☐	
Faixa de retenção ☐		Obras ☐	
Animal na pista ☐		Obstáculo na pista ☐	
Retorno ☐		Outras ☐	
TIPO DE LOCAL			
Agricultura ☐		Comercial ☐	
Pastoreio ☐		Residencial ☐	
Escolar ☐		Recreio ☐	
Industrial ☐			
INTERSEÇÕES			
Cruzamento de vias públicas ☐			
Interseção em círculo (travé) ☐			
Bifurcação em T ☐			
Bifurcação em Y ☐			
DADOS PARA O CÁLCULO DAS VELOCIDADES			
SITUAÇÃO			
PNEU VI V2 V3 V4			
DD			
DE			
TD			
TE			
1. Comprimento das marcas de frenagem			
2. Distância percorrida após o embate			
3. Distância de visibilidade			
4. Veloc. permitida nas condições existentes			
DADOS NECESSÁRIOS:			
1. Comunicado a Delegacia de: _____ hora: _____			
Nome do receptor da ocorrência: _____ Matrícula: _____			
Equipe que compareceu ao local: _____			
2. Equipe PM que compareceu ao local: _____			
PM Nº _____ Nome: _____			
3. Reboque efetuado por: _____			
- Policial Militar ☐ - Outros ☐			
- Particular ☐			

TRAÇÃO			
Automotor ☐	Propulsão Humana ☐	Reboque ☐	
Elétrica ☐	Tração Animal ☐	Semi-Reboque ☐	
CATEGORIA			
Aluguel ☐	Fabricante ☐	Missão Diplomática (MD) ☐	
Oficial ☐	Experiência ☐	Corpo Consular (CC) ☐	
Particular ☐	Aprendizagem ☐	Orgulho Internacional ☐	
ESPÉCIE			
Passageiro ☐	Corrida ☐	Misto ☐	
Misto ☐	Carga ☐	Especial ☐	
TIPO			
Carrão ☐	Caminhão Trator ☐		
Bicicleta ☐	Ônibus ☐		
Ciclomotor ☐	Micro-ônibus ☐		
Motorista ☐	Trator de Rodas ☐		
Motorista ☐	Trator de Esteiras ☐		
Triciclo ☐	Trator Misto ☐		
Carro de Mão ☐	Outros ☐		
PONTO DE IMPACTO			
APE		NOMENCLATURA	
AAE ☐	PE ☐	A = Ângulo	
AAE ☐	PM ☐	An = Anterior	
AAE ☐	PD ☐	D = Direito	
AAE ☐	APD ☐	E = Esquerdo	
AAE ☐	LAD ☐	Ex = Externa	
AAE ☐	LMD ☐	I = Inferior	
AAE ☐	LME ☐	In = Interior	
AAE ☐	LPD ☐	L = Lateral	
AAE ☐	IE ☐	M = Médio	
AAE ☐	In ☐	P = Posterior	
AAE ☐		S = Superior	
CAUSAS PRESUMÍVEIS			
Difícil nas Freios ☐	pára-brisa Obscurecido ☐		
Defeito na Direção ☐	Falta de Lanternas ☐		
Mau estado de Conservação e Segurança ☐	Falta de Sinais ☐		
Defeito no Limpador de Pára-brisa ☐	Iluminação Deficiente ☐		
Deslizamento de Carga ☐	Pneus sem Derrapante ☐		
Estouro de Pneu ☐	Incêndio ☐		
VEÍCULO 1			
Nº do Chassis _____ Marca _____ Cor _____ Ano _____			
CRV Nº _____ Placa _____ Município _____			
Cia de Seguro _____ Nº do Bilhete _____ Validade _____			
Nº de Ocupantes _____ Nº de Feridos _____ Nº de Mortos _____			
Veículo de Carga Nº de Eixos _____ Carregado _____ Descarregado _____			
Liberado: ☐ Evadido-se: ☐ Apreendido: ☐ Local _____			
Vindo de: _____ Para _____			
Proprietário: Nome _____ Nº _____			
Residência: _____			
Bairro: _____ Município _____			
VEÍCULO 2			
Nº do Chassis _____ Marca _____ Cor _____ Ano _____			
CRV Nº _____ Placa _____ Município _____			
Cia de Seguro _____ Nº do Bilhete _____ Validade _____			
Nº de Ocupantes _____ Nº de Feridos _____ Nº de Mortos _____			
Veículo de Carga Nº de Eixos _____ Carregado _____ Descarregado _____			
Liberado: ☐ Evadido-se: ☐ Apreendido: ☐ Local _____			
Vindo de: _____ Para _____			
Proprietário: Nome _____ Nº _____			
Residência: _____			
Bairro: _____ Município _____			

200201

MODELO DE BOLETIM DE OCORRÊNCIA DE TRÂNSITO URBANO



ESTADO DO PARANÁ
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO - CIRETRAN
POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ - UNIDADE _____

SÉRIE
Nº _____

PLANTÃO DE ATENDIMENTO A ACIDENTES DE TRÂNSITO

DATA _____ DIA DA SEMANA _____ DIA COMUM ☐ Ocorrência Nº _____
HORA DO COMUNICADO _____ CHEGADA LOCAL _____ HORA PROVÁVEL DO FATO _____
LOCAL _____

TIPO DE ACIDENTE	NATUREZA	RESULTADO
☐ COLISÃO LATERAL	☐ CAPOTAMENTO	☐ MORTE NO LOCAL
☐ COLISÃO FRONTAL	☐ TOMBAMENTO	☐ MORTE POSTERIOR
☐ COLISÃO TRANSVERSAL	☐ ATROPELAMENTO	☐ FERIMENTOS
☐ COLISÃO TRASEIRA	☐ ATROPELAMENTO MENOR	☐ DANOS MATERIAIS
☐ CHOQUE C/ OBJETO	☐ OUTROS	
	☐ COM VÍTIMA	
	☐ SEM VÍTIMA	

VEÍCULO Nº 1 PLACA _____ MUNICÍPIO _____ ESTADO _____
TIPO _____ MARCA _____ MODELO _____ COR _____
PROPRIETÁRIO _____ END _____
CONDUTOR _____ SEXO _____ IDADE _____ ESCOLARIDADE _____
END _____ Nº _____ BAIRRO _____ ESTADO CIVIL _____
LOCAL DE TRABALHO _____ PROFISSÃO _____ CIDADE _____
CNH Nº _____ CATEGORIA _____ PRONT Nº _____ ESTADO _____
TEMPO HABILITAÇÃO _____ Nº R.G. _____ / UF _____
EXAME MÉDICO VÁLIDO ATÉ _____ DOSAGEM ALCOÓLICA REQUISITADA ☐ SIM ☐ NÃO Nº OCUPANTES _____
USAVA CINTO DE SEGURANÇA _____ USAVA CAPACETE _____ FONE _____

VEÍCULO Nº 2 PLACA _____ MUNICÍPIO _____ ESTADO _____
TIPO _____ MARCA _____ MODELO _____ COR _____
PROPRIETÁRIO _____ END _____
CONDUTOR _____ SEXO _____ IDADE _____ ESCOLARIDADE _____
END _____ Nº _____ BAIRRO _____ ESTADO CIVIL _____
LOCAL DE TRABALHO _____ PROFISSÃO _____ CIDADE _____
CNH Nº _____ CATEGORIA _____ PRONT Nº _____ ESTADO _____
TEMPO HABILITAÇÃO _____ Nº R.G. _____ / UF _____
EXAME MÉDICO VÁLIDO ATÉ _____ DOSAGEM ALCOÓLICA REQUISITADA ☐ SIM ☐ NÃO Nº OCUPANTES _____
USAVA CINTO DE SEGURANÇA _____ USAVA CAPACETE _____ FONE _____

VEÍCULO Nº 3 PLACA _____ MUNICÍPIO _____ ESTADO _____
TIPO _____ MARCA _____ MODELO _____ COR _____
PROPRIETÁRIO _____ END _____
CONDUTOR _____ SEXO _____ IDADE _____ ESCOLARIDADE _____
END _____ Nº _____ BAIRRO _____ ESTADO CIVIL _____
LOCAL DE TRABALHO _____ PROFISSÃO _____ CIDADE _____
CNH Nº _____ CATEGORIA _____ PRONT Nº _____ ESTADO _____
TEMPO HABILITAÇÃO _____ Nº R.G. _____ / UF _____
EXAME MÉDICO VÁLIDO ATÉ _____ DOSAGEM ALCOÓLICA REQUISITADA ☐ SIM ☐ NÃO Nº OCUPANTES _____
USAVA CINTO DE SEGURANÇA _____ USAVA CAPACETE _____ FONE _____

PLANTONISTA _____ RG Nº _____ ASSINATURA _____

VÍTIMAS	
1º NOME _____ SEXO _____ IDADE _____ ANOS _____ CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____ PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____ PEDESTRE _____ RESIDÊNCIA _____ Nº _____ BAIRRO _____ LOCAL DE TRABALHO _____ CIDADE _____ CONDUZIDA PARA _____ DADOS FORNECIDOS _____	☐ MORTE NO LOCAL ☐ MORTE POSTERIOR ☐ FERIMENTO LEVE ☐ FERIMENTO GRAVE
2º NOME _____ SEXO _____ IDADE _____ ANOS _____ CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____ PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____ PEDESTRE _____ RESIDÊNCIA _____ Nº _____ BAIRRO _____ LOCAL DE TRABALHO _____ CIDADE _____ CONDUZIDA PARA _____ DADOS FORNECIDOS _____	☐ MORTE NO LOCAL ☐ MORTE POSTERIOR ☐ FERIMENTO LEVE ☐ FERIMENTO GRAVE
3º NOME _____ SEXO _____ IDADE _____ ANOS _____ CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____ PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____ PEDESTRE _____ RESIDÊNCIA _____ Nº _____ BAIRRO _____ LOCAL DE TRABALHO _____ CIDADE _____ CONDUZIDA PARA _____ DADOS FORNECIDOS _____	☐ MORTE NO LOCAL ☐ MORTE POSTERIOR ☐ FERIMENTO LEVE ☐ FERIMENTO GRAVE
4º NOME _____ SEXO _____ IDADE _____ ANOS _____ CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____ PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____ PEDESTRE _____ RESIDÊNCIA _____ Nº _____ BAIRRO _____ LOCAL DE TRABALHO _____ CIDADE _____ CONDUZIDA PARA _____ DADOS FORNECIDOS _____	☐ MORTE NO LOCAL ☐ MORTE POSTERIOR ☐ FERIMENTO LEVE ☐ FERIMENTO GRAVE

TESTEMUNHAS	
NOME _____ RG _____ UF _____ PROFISSÃO _____ RESIDÊNCIA _____ Nº _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ TELEFONE _____ DECLARAÇÃO TESTEMUNHA Nº _____ SÉRIE _____	
NOME _____ RG _____ UF _____ PROFISSÃO _____ RESIDÊNCIA _____ Nº _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ TELEFONE _____ DECLARAÇÃO TESTEMUNHA Nº _____ SÉRIE _____	
NOME _____ RG _____ UF _____ PROFISSÃO _____ RESIDÊNCIA _____ Nº _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ TELEFONE _____ DECLARAÇÃO TESTEMUNHA Nº _____ SÉRIE _____	
NOME _____ RG _____ UF _____ PROFISSÃO _____ RESIDÊNCIA _____ Nº _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ TELEFONE _____ DECLARAÇÃO TESTEMUNHA Nº _____ SÉRIE _____	

OBSERVAÇÕES COMPLEMENTARES : - TESTEMUNHAS INDICADAS PELOS CONDUTORES
- PASSAGEIROS DOS VEÍCULOS ENVOLVIDOS
- OUTRAS INFORMAÇÕES DE INTERESSE

206LS.05

208209

ARTIGO IX

OUTRAS OPERAÇÕES ESPECIAIS

4.40. FISCALIZAÇÃO DE VEÍCULOS DE AUTO-ESCOLA

a. Generalidades:

- 1) A atividade de instrução e aprendizagem na condução de veículo automotor, bem como as condições para a circulação do mesmo é matéria disciplinada pelos arts. 132 a 140 do RCNT e Res. 734/89 do CONTRAN;

- 2) a fiscalização visa fazer cumprir as regras estabelecidas para a aprendizagem da direção tanto pelos aprendizes, quanto particularmente, pelos instrutores, estes últimos com a importante responsabilidade de formar os futuros motoristas do trânsito brasileiro;

- 3) é dever, portanto, de todo PM estar com a sua vigilância concentrada para essa atividade pela ameaça que representa à segurança do trânsito no momento de sua fase de ensino, quanto pelos resultados que poderão advir no futuro, quando seu exercício não tiver a correta e competente orientação dos responsáveis por esse trabalho;

b. Critérios:

- 1) Para execução da fiscalização o PM deve abordar todos os veículos encontrados nessa prática visto a necessidade de solidificar a formação do instruendo e zelar pelo cumprimento das regras disciplinadoras dessa atividade;

c. Aspectos gerais da fiscalização:

- 1) O PM deverá estar atento para os seguintes aspectos:

- a) O instrutor deverá ser habilitado em categoria, no mínimo igual à pretendida pelo candidato;

- (1) deverão portar Cartão Funcional, cujo modelo se vê:

- (a) CARTÃO FUNCIONAL INSTRUCTOR DE AUTO-ESCOLA

AUTO-ESCOLA _____

DIREÇÃO DE ENSINO

O Sr. _____

REGISTRADO NO _____ COMO INSTRUTOR SOB O Nº _____

EXERCE SUAS ATIVIDADES NESTA AUTO-ESCOLA.

_____, DE _____ DE _____

[illegible]

(b) CARTÃO FUNCIONAL PARA INSTRUTOR AUTÔNOMO OU INSTRUTOR RESPONSÁVEL

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA	
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO — DETRAN/.....	
O SR. _____	
ESTÁ REGISTRADO NESTE DETRAN	COMO INSTRUTOR AUTÔNOMO, SOB Nº _____
PODERÁ EXERCER SUAS ATIVIDADES EM LOCALIDADE NÃO PROVIDA DE AUTO-ESCOLA, DE CONFORMIDADE COM A LEGISLAÇÃO PERTINENTE.	
_____ DE _____ DE _____	
DIRETOR DO DETRAN/.....	

(b) o Cartão Funcional para instrutor de auto-escola, será emitido por essa entidade, enquanto o de instrutor autônomo ou responsável será emitido pelo Departamento de Trânsito ou CIRETRAN;

(c) ao instrutor caberá dentre outras atribuições; cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, mantendo conduta irrepreensível para com os alunos, assim como para as autoridades de trânsito e seus representantes;

(d) o candidato à obtenção da CNH, encontrado na prática de direção na via pública, deverá portar a licença para aprendizagem expedida pelo Departamento de Trânsito ou CIRETRAN, cujo modelo é o constante do anexo VII do RCNT;

(e) durante essa instrução, só será permitido no veículo de quatro rodas, mais uma pessoa adulta, além do instrutor e do candidato a habilitação;

(f) o veículo é identificado por uma faixa amarela, horizontal de 0,20m (vinte centímetros) de largura, pintada na meia altura da carroceria, envolvendo-a nas laterais e na traseira, tendo inscrita em cada segmento, a legenda «Auto-Escola», em caracteres pretos;

2) deverá ser equipado de:

a) Duplo comando de pedais de freio;

b) espelhos retrovisores nas laterais esquerda e direita, além do interno;

c) esse veículo, quando de propriedade do instrutor autônomo, do instrutor responsável ou candidato, deverá usar, quando servindo a esse fim, uma faixa horizontal branca removível, com 0,20m (vinte

centímetros) de largura, envolvendo as laterais e a traseira do veículo, tendo inscrita, em cada segmento, a legenda «Auto-Escola», em caracteres preto (Art. 104/RCNT — Combinado com a Res. 670/86 — CONTRAN);

3) o veículo de duas ou três rodas utilizado na instrução prática de direção, deverá ser identificado por uma placa de cor amarela, com as dimensões de 0,30m (trinta centímetros), por 0,15m (quinze centímetros) em local visível, com o distico «MOTO ESCOLA», nela inscrita com caracteres pretos;

4) deverá ter ainda:

a) Dispositivo mecânico redutor de carburação, capaz de impedir velocidade acima de 80 Km;

b) luzes esquerda e direita, de cor amarela ou âmbar indicadora de direção;

d. Penalidade:

1) Por não portar cartão funcional: será autuado nos termos do art. 83, inciso XVII do CNT e impedido de prosseguir no ensino, até que apresente o documento em apreço, além do PM firmar a necessária comunicação, para que a escola competente adote providências administrativas, junto ao Departamento de Trânsito ou CIRETRAN, com vistas à aplicação de outras penalidades específicas para esse instrutor, contempladas na Res. 734/89 — CONTRAN;

a) caso não tenha o cartão funcional, o PM autuará nos termos do art. 89, inciso I e II, independentemente do aprendiz possuir a licença para aprendizagem, vez que a legislação estabelece que a referida prática somente poderá ocorrer acompanhada de instrutor devidamente credenciado;

b) nessa situação o PM deverá firmar o indispensável documento para o canal competente para ensejar a apreensão da CNH, através de decisão fundamentada da autoridade com jurisdição sobre a via, conforme preceitua o § 2º do art. 96 do CNT;

2) por não portar licença para aprendizagem o PM autuará nos termos do art. 83, inciso XVII do CNT, liberando o veículo após a apresentação desse documento, fazendo a necessária comunicação ao escalão competente para as providências junto ao Departamento de Trânsito com vistas ao recolhimento de licença;

a) por não ter licença para aprendizagem o PM autuará em conformidade com o art. 89, incisos I e II, firmando o necessário documento para o escalão competente, visando as providências adminis-

trativas para as apreensão da CNH do instrutor, junto à autoridade de trânsito que tenha jurisdição sobre a via, em conformidade com o § 2º do art. 96 do CNT;

3) o aprendiz na prática de direção em estradas, o PM autuará o condutor nos termos do art. 89, inciso XXX, alínea *i* c/c art. 135 do RCNT;

4) o PM efetuará a indispensável comunicação ao escalão competente com vistas ao cancelamento do registro do Certificado de Instrutor, junto ao Diretor do Departamento de Trânsito, além da medida policial cabível, quando esse profissional for encontrado praticando atos:

- a) Atentatórios à moral, aos bons costumes ou ao patrimônio;
- b) que denotem incapacidade administrativa;
- c) de corrupção, assim definidos na lei penal;
- d) que demonstrem incapacidade técnico-pedagógico;

5) os veículos utilizados para aprendizagem de duas ou quatro rodas, quando não estiverem devidamente identificados, o PM os autuará com base no art. 111 do CNT, c/c art. 104 do RCNT e ainda a Resolução 670/87, do Conselho Nacional de Trânsito;

6) esses veículos que deverão transitar com os equipamentos obrigatórios do art. 92 do RCNT e das Resoluções n.ºs 448/81, 560/82, 613/83, 658/85 e 660/85, todas do CONTRAN, cuja sanção pela sua falta de defeito se encontra estabelecida no art. 89, inciso XXX, alínea *b* do CNT, também estarão incursos no mesmo dispositivo quando não possuírem os equipamentos próprios para o exercício dessa função, mencionados no item — aspectos gerais para a fiscalização.

4.41. FISCALIZAÇÃO DE VEÍCULOS DESTINADOS AO TRANSPORTE DE ESCOLARES

a. Generalidades:

1) na fiscalização se cuidará particularmente pelo fiel cumprimento dos arts. 46 e 84 *f*, do CNT, e Arts. 92, letra *t*, 102 e 176 item VI, do RCNT;

2) a fiscalização deverá também trabalhar em termos de orientação de condutores e passageiros (de veículos automotores) de sorte a criar uma consciência nacional sobre os benefícios sugeridos pelas Res. n.ºs 670/86 (idade mínima de 21 anos para o condutor), 611/83 (transporte de menor em veículo);

b. Critérios:

1) a fiscalização deverá ser feita tendo-se em consideração não apenas as condições de segurança do veículo, dos passageiros e tripulação, mas também tendo-se em conta que a fiscalização exige que os veículos destinados ao transporte de escolares sejam identificados pelos demais usuários das vias, ficando subentendido o interesse do legislador em que todos os usuários participem, com zelo especial da preservação e segurança desses veículos;

a) nesta fiscalização, deveremos observar os seguintes critérios:

(1) sempre que possível, os veículos de transporte de escolares deverão ser submetidos às vistorias previstas no Parágrafo 1º, art. 37 do CNT, devendo isto ocorrer preferencialmente nas próprias escolas visando não causar transtornos aos escolares, bem assim para que gere efeitos psicológicos e de educação de trânsito junto às respectivas comunidades escolares;

(2) nos casos em que os veículos de transporte de escolares sejam flagrados em via pública no cometimento de infração de trânsito para o qual seja cominada a retenção ou apreensão, a viatura PM acompanhará o veículo até o desembarque do último passageiro ao seu destino, como forma de prestar segurança aos escolares, após o que se procederá a retirada do mesmo da circulação. Caso o veículo não apresente condições mínimas de segurança, o PM procederá à imediata retirada deste de circulação;

(3) o PM deve evitar perseguição a veículos que transportam escolares; e fazendo-se realmente necessário a interceptação desses veículos, isto deverá ocorrer através de bloqueios das vias públicas, mediante a utilização de um eficiente serviço de comunicações.

c. Aspectos gerais de fiscalização:

1) o PM, ao fiscalizar veículo de transporte de escolares, deve verificar:

a) se este possui a faixa e a inscrição do dístico «Escolar» prevista no art. 102 do RCNT;

(1) estando o veículo em desacordo com o dispositivo legal caberá ao PM autuar a infração ao art. 102 do RCNT, combinando-a com o art. 111 do CNT, além da orientação ao condutor;

b) se estão sendo facilmente identificáveis à distância conforme reza o art. 46 do CNT;

(1) estando o veículo em desacordo com o dispositivo legal caberá ao PM autuar a infração ao art. 46/CNT, combinado com o Art. 111 do CNT, além da orientação ao condutor;

c) se possui registrador de velocidade, em atendimento ao disposto no art. 92, letra t do RCNT;

(1) na falta ou deficiência de tacógrafo no veículo, o PM autuará a infração ao art. 92, letra t do RCNT e manterá o veículo retido até a sua regularização;

d) se seu condutor possui 21 anos completos, nos termos do que estabelece o RCNT e a Resolução 670/87, do CONTRAN.

(1) nesses casos o PM autuará a infração ao art. 89, inciso I do CNT, combinado com o art. 199, inciso XI-RCNT, formalizando a necessária comunicação ao seu comandante para que seja viabilizada a apreensão do documento de habilitação do infrator pela autoridade de trânsito;

e) se atende às demais exigências legais quanto à segurança, equipamentos obrigatórios e documentos, que são comuns aos demais veículos em circulação;

(1) em caso de haver infração à legislação de trânsito em vigor, o PM deverá adotar todas as providências previstas em lei, tendo sempre em conta que da sua atuação depende a segurança dos escolares e demais usuários das vias.

4.42. FISCALIZAÇÃO DE FUMAÇA EM VEÍCULO AUTOMOTORES DIESEL

a. Generalidades:

1) as normas que tratam sobre a regulação, circulação e fiscalização de veículos automotores diesel, estão inseridas no Decreto nº 79.134, de 17 de janeiro de 1977 e Res. 510/77-CONTRAN;

2) de acordo com NB 225 da ABNT, será utilizada a Escala Ringelmann para aferição da fumaça expelida pelo escapamento do motor, podendo ser utilizados outros meios cujos resultados possam ser comparados com a referida escala;

3) o cartão padrão de Escalas Ringelmann é confeccionado em cartolina contendo os índices colormétricos assim distribuídos:

a) Nº 1 — 20% do teor negro;

b) Nº 2 — 40% do teor negro;

c) Nº 3 — 60% do teor negro;

d) Nº 4 — 80% do teor negro;

e) Nº 5 — 100% do teor negro;

4) a distribuição dos 5 pontos colormétricos é feita de forma circular, contendo ao centro um orifício por onde é praticado a observação;

b. utilização do Cartão Padrão:

1) o PM deverá se colocar numa posição em relação ao veículo em movimento, a ser fiscalizado, que lhe permite observá-lo, de preferência, contra um fundo claro, livre de objetos escuros;

2) a observação deverá ser efetuada quando o veículo, de preferência carregado, estiver tangenciando um aquire, com o motor em máxima potência;

3) o cartão padrão será segurado com o braço totalmente estendido de tal forma que os pontos da Escala formem uma tonalidade uniforme;

4) de acordo com o Ofício-Circular nº 015/73-CONTRAN, a observação será feita quando o veículo estiver a uma distância compreendida entre 30m (trinta metros) e 150m (cento e cinquenta metros), através do orifício existente no cartão padrão;

a) de acordo com a Res. 510/77-CONTRAN será permitida a emissão de fumaça até a tonalidade igual ao padrão nº 2 (dois) da Escala Ringelmann, admitindo-se o padrão nº 3 (três), para altitudes superiores a 500m (quinhentos metros);

b) a existência do lacre da bomba injetora será verificada de forma intensiva, pelos PM do trânsito, através de vistorias constantes;

c. Penalidade:

1) o veículo que expelir fumaça superior a esses padrões será retido de acordo com o art. 89, inciso XXX, letra a/RCNT, sendo liberado após regular e colocar o lacre da bomba injetora;

4.43. EVENTOS CÍVICOS ESPORTIVOS

a. Generalidades:

1) O policiamento de trânsito para esses eventos destina-se a determinados acontecimentos locais (solenidades cívicas, religiosas, festas ou competições esportivas — jogos de futebol, passeios ciclísticos, de pedestre, etc.);

2) o conhecimento desses eventos, com antecedência, se faz necessário que se possa adotar algumas decisões por antecipação em trechos de uma localidade ou via onde mereçam estudo e solução pela complexidade que tem no trânsito, onde no local, em função do evento, é previsível a produção de situações que às vezes

não são percebidas pelas partes interessadas ou autoridades competentes, mas detectadas porque estão com a tarefa de evitar congestionamento e acidentes de trânsito no acontecimento do evento.

b. Princípios:

— a execução do PROTRAN em qualquer local, seja de trânsito urbano ou rodoviário deverá estar atenta aos seguintes itens estabelecidos na legislação de trânsito:

1) à autoridade com jurisdição sobre a via pública, quer seja municipal (Prefeitura ou DETRAN — mediante convênio), Estadual (DER) ou Federal (DNER) competirá disciplinar o uso dessa via terrestre;

2) qualquer ato público que interfira no trânsito somente se permitirá quando houver prévia autorização da autoridade de trânsito, orientando-se os usuários que desejarem fazê-lo para se comunicarem com a autoridade competente pelo menos cinco dias antes da realização do ato;

3) quando se tratar de provas desportivas o prazo será pelo menos de 60 dias de antecedência;

4) o PM deverá ao fazer os sinais previstos na legislação colocar-se de forma tal que:

- a) veja;
- b) seja visto;
- c) possa mover-se com facilidade;

c. Condições de execução:

1) planejamento: os seguintes pontos deverão ser considerados na execução do PROTRAN:

- a) conhecimento prévio do traçado das vias públicas — vias estreitas, muito sinuosas, terrenos irregulares;
- b) capacidade de escoamento das vias a serem utilizadas;
- c) cruzamento e interseções e a frequência de sua repetição;
- d) ausência ou uso indevido de instalações de controle de tráfego;
- e) interferência dos pedestres;
- f) diferentes composições das correntes de tráfego (caminhões, ônibus, auto-passeio, motos, etc.);
- g) localização e disciplinamento dos estacionamentos;
- h) diferenciação de velocidade entre os veículos que compõem as correntes de tráfego;

i) os acidentes eventuais e desarranjos mecânicos;

j) esforços junto à autoridade competente para divulgação do evento, e possíveis mudanças de itinerários, pelo menos 48 horas de antecedência de seu início;

1) comparar os meios que se dispõe com os necessários, de modo a buscar uma compatibilidade com a execução que terá de ser realizada;

2) procedimento básico. Em conformidade com os estudos e a situação, se adotarão as seguintes providências, quando for o caso:

a) isolamento da área onde se realizará o ato;

b) desvio do trânsito;

(1) pode ser determinado em função:

(a) da flutuação do volume de tráfego que tem sua intensidade geralmente próximo ao início do evento e quando este termina, isto pelo fato de se esgotar a capacidade de escoamento do tráfego motivado por:

— variação de veículos envolvidos (caminhões, ônibus) juntamente com pedestres;

— descontrole na utilização das pistas e das voltas, de modo a se aumentar o retardamento dos veículos, diminuir a capacidade de escoamento da via, aumentar os pontos de conflito e o perigo de acidentes;

c) alteração dos itinerários das linhas de transporte coletivo;

(1) o PM deve ter presente que o ideal para o passageiro de um coletivo é poder servir-se dessa condução com um mínimo de caminhada, quer na viagem para o evento, quer no retorno para casa;

d) fixação de áreas de estacionamento;

(1) o PM deve ter em mente que os conflitos condutor X PM decorrem dos primeiros desejarem, quando dirigindo um veículo de transporte de passageiros pretender estacionar seu veículo junto ao seu ponto de destino;

(2) o pedestre é envolvido também pelo estacionamento dos veículos, que muitas vezes lhe tira a liberdade de movimentos, especialmente para atravessar cruzamento;

(3) assegurar livre circulação dos veículos;

(4) permitir o desembarco nos seguintes pontos críticos:

(a) hidrantes;

(b) faixa de pedestres;

- (c) esquinas;
- (d) entradas de garagens, etc.;
- (5) reservar espaços livres para o embarque e o desembarque de passageiros nos transportes coletivos;
- (6) garantir o acesso às propriedades vizinhas, na carga e descarga de mercadorias; no acesso aos edifícios; na chegada aos hotéis, cinemas teatros e auditórios, etc.;
- (7) disciplinar os pontos privativos de táxi;
- (8) os pontos enumerados anteriormente quando deixarem de ser considerados, por qualquer razão, cabe ao PM de acordo com as possibilidades, tentar solucioná-los com vistas a:
 - (a) segurança do tráfego;
 - (b) escoamento do fluxo;
 - (c) transporte coletivo atendendo aos participantes do evento;
 - (d) permitir o acesso às propriedades;
- 9) quanto à disposição dos veículos no estacionamento, salvo nas ruas de grande largura onde o estacionamento poderá ser feito em ângulo reto, os veículos, em geral, estacionam paralelamente ao meio-fio, de forma a não reduzir a capacidade de escoamento dos logradouros;
- 10) nos parques de estacionamento em terrenos à disposição dos veículos varia de acordo com as dimensões e configuração do lote, de forma a tirar o melhor proveito do espaço disponível;
- e) instrução:
 - 1) o PM deverá sempre receber as instruções adequadas para o serviço que vai realizar;
 - 2) estas instruções variam desde poucas palavras para explicar a situação até o de reunir o efetivo para se explicar a ordem de serviço, mostrando seus mapas e etapas de operação, de modo a fazer com que todos fiquem inteirados de sua missão e do conjunto da operação, prestando informações seguras ao público;
- f) comando:
 - (1) mesmo nas operações mais simples onde estejam presentes somente 2 (dois) PMs haverá um deles com o comando sobre o outro, para que em situações emergenciais em que haja alternativas de decisões (desviar o tráfego ou parar o tráfego) caiba a um deles adotar a medida;

d. Prescrições diversas:

- 1) para esses eventos se faz necessário uma ordem de serviço para dar a conhecer o conjunto de decisões adotadas pelo comando;
- 2) se faz necessário um relatório de como os mesmos transcorreram para dar a sua avaliação;
- 3) a ação do PM deverá estar totalmente voltada para o controle e orientação do trânsito e eventualmente, nos casos mais aberrantes, para a fiscalização;
- 4) além das recomendações específicas traçadas no presente trabalho, dever-se-á levar em consideração aquelas estabelecidas para o PROTRAN urbano ou rodoviário, estabelecidas no Manual Básico de Policiamento Ostensivo.

ARTIGO X

ESCOLTA

4.44. DA ESCOLTA

a. De cargas:

- 1) conceito: trata-se do transporte de certos produtos em veículos de carga, que pelo seu tipo (dimensão, peso e perigo), requeiram segurança especial em seu trajeto até o seu destino final;
- 2) objetivo: para essa função visa-se assegurar o adequado deslocamento desses veículos, de modo a se obter o mínimo de transtorno aos usuários do trânsito e ao próprio veículo transportador;
- 3) tipo: a escolta pode ser de cargas indivisíveis ou perigosas;
- 4) execução da escolta:
 - a) quando for necessária a escolta com viaturas da PM, a coordenação e toda responsabilidade caberá ao comandante da escolta, observando que:
 - (1) a velocidade de deslocamento sempre compatível com a segurança;
 - (2) percurso do deslocamento intercalado por lances, para evitar grandes congestionamentos;
 - (3) a distância de seguimento entre as viaturas da escolta e do veículo transportador, varia de acordo com a velocidade, com a topografia do terreno e com o tempo (fatores meteorológicos);
 - (4) não permitir que outros veículos se intercalem no comboio;

(5) sempre que possível, realizar escoltas à noite para evitar grandes congestionamentos, observada a regulamentação imposta pela autoridade com jurisdição sobre a via;

(6) os veículos transportadores não deverão estacionar nem parar nos acostamentos das vias, só o fazendo em áreas que ofereçam condições de segurança;

b) no transporte de cargas indivisíveis, com peso bruto superior a 45 toneladas, os conjuntos transportados somente poderão transportar obras de arte quando estas estiverem desimpedidas de qualquer outro veículo ou carga;

c) nas áreas urbanas, o PM comandante deverá fazer com antecedência o reconhecimento do percurso, instruindo, em seguida, a equipe, sobre as adversidades do roteiro;

(1) sempre que possível, utilizar motos para interdições em cruzamentos, além de oferecer maior mobilidade no trânsito urbano;

d) a carga é considerada excepcional ou especial, quando os seus limites excedam dimensões (laterais, longitudinais e verticais), além dos limites de pesos estabelecidos, tendo como característica principal, a indivisibilidade;

5) condições do transporte e fiscalização:

a) o transportador da carga deverá estar munido de uma licença especial expedida pelo órgão de trânsito com jurisdição sobre a via;

b) ao fiscalizar o veículo, o PM deve conferir todos os dados constantes da licença, verificando o prazo de validade e se esta é indivisível;

c) caso haja qualquer discrepância entre os dados da licença e a carga, o PM efetuará a retenção do veículo, escoltando-o para um local seguro, se houver risco à segurança dos demais usuários;

d) no caso anterior, o PM orientará ao responsável que compareça ao órgão expedidor, a fim de corrigir a irregularidade;

b. De dignitários:

1) conceituação: a escolta de dignitários consiste no conjunto de medidas destinadas a proteger as integridades físicas de certas autoridades (nacionais e estrangeiras) que, pelos cargos que ocupam ou pelas atividades que desempenham, necessitam de segurança permanente ou temporária;

2) objetivo: a segurança de dignitários é uma atividade complexa, requerendo dos órgãos de segurança treinamento e conhecimentos específicos; normalmente tais autoridades dispõem de segurança

própria cabendo ao serviço de escolta, apoio à operação, além de prevenir ou dificultar atentados, evitar acidentes ou incidentes que possam causar danos físicos ou morais a essa autoridade;

3) além dos tipos de escoltas previstas no Manual Básico de Policiamento Ostensivo, fica estabelecida a escolta de personalidade com segurança, conjugada com motocicletas;

a) segurança em deslocamentos: os dignitários poderão utilizar variados meios de deslocamentos, tais como: (automóveis, aviões, trens, helicópteros, lanchas, navios, etc.), sendo o meio mais utilizado, o automóvel, por conseguinte, apresenta maior vulnerabilidade;

b) em todas as situações, tem que se estabelecer roteiros principais e alternativos, percorridos com antecedência pelos integrantes da escolta, considerando os aspectos seguintes:

(1) observar e anotar pontos críticos do roteiro, tais como: pontes, viadutos, cruzamentos, terrenos baldios ou descampados e outros pontos de riscos consideráveis;

(2) após fazer o levantamento dos roteiros, a equipe responsável pela escolta deverá revisar através de mapas elaborados, toda extensão do percurso, procurando mentalizar os pontos mais críticos;

(3) as vias a serem percorridas deverão estar desobstruídas evitando roteiros onde hajam focos de agitação; solicitar reboques para remoção de veículos deixados intencionalmente ou não, no itinerário, e que estejam prejudicando o trânsito;

(4) em todo o percurso, a escolta cuidará obviamente de assegurar a prioridade de passagem à viatura ou comboio escoltado, tomando todas as precauções de acidente; as viaturas deverão encontrar-se em perfeitas condições de uso sendo revisadas com antecedência, e equipadas com rádio;

(a) as viaturas deverão encontrar-se em perfeitas condições de uso sendo revisadas com antecedência, e equipadas com rádio;

(b) se utilizarão para essas missões de preferência motos;

(c) caberá ao órgão planejador, estabelecer planos de evacuação rápida em casos de situação extraordinária, cabendo à equipe de escolta, tomar conhecimento dos procedimentos elaborados;

(d) uma atenção toda especial recomenda-se aos trajetos de dignitários em carros abertos, quase sempre ocorrendo em solenidade de posse, ou em desfiles de grandes datas;

(e) o cortejo só se deterá quando pela vontade da autoridade ou pane no veículo que o transporta; neste caso, se procederá de forma rápida e segura, a troca de veículos;

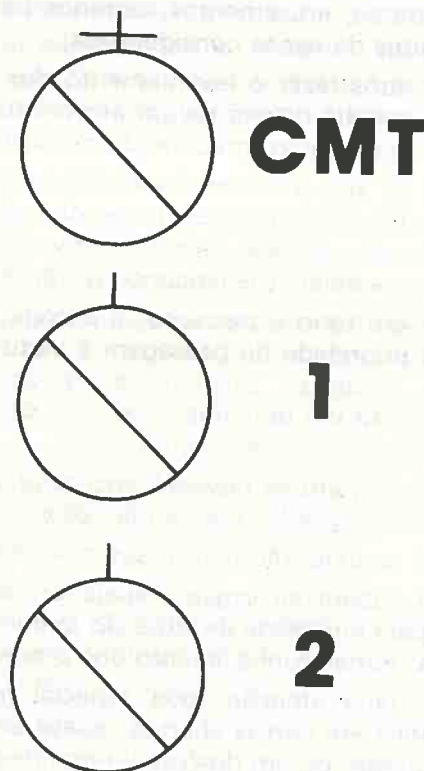
(f) em caso de acidente envolvendo o carro da autoridade, este será removido de imediato para outro veículo, cabendo à escolta dar prosseguimento ao percurso pré-determinado, ou se a autoridade sair ferida, desviar o itinerário para o hospital mais próximo, de acordo com o planejamento;

(g) caso haja acidente com algum motociclista, deverá permanecer no local um companheiro, a fim de prestar os primeiros socorros e tão logo esteja resolvida a situação, retornar se possível à escolta;

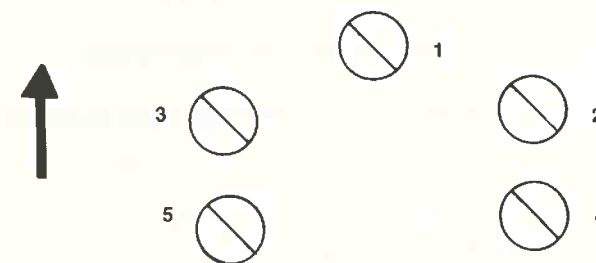
(h) em caso de pane da motocicleta, o PM deverá solicitar socorros à unidade ou fração desta, especificando a causa e o local onde se encontra;

4) formações:

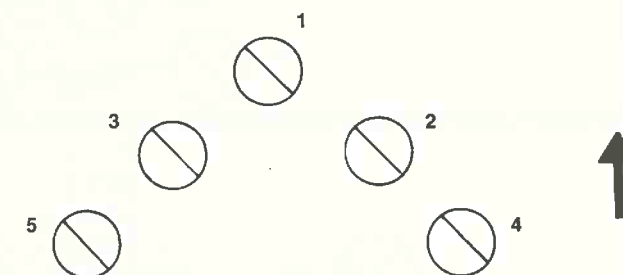
a) formação da motocicleta em coluna por um:



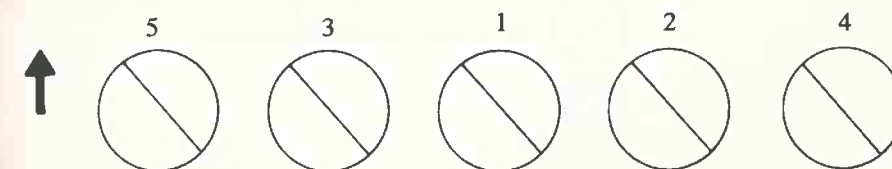
b) formação das motocicletas em coluna por dois:



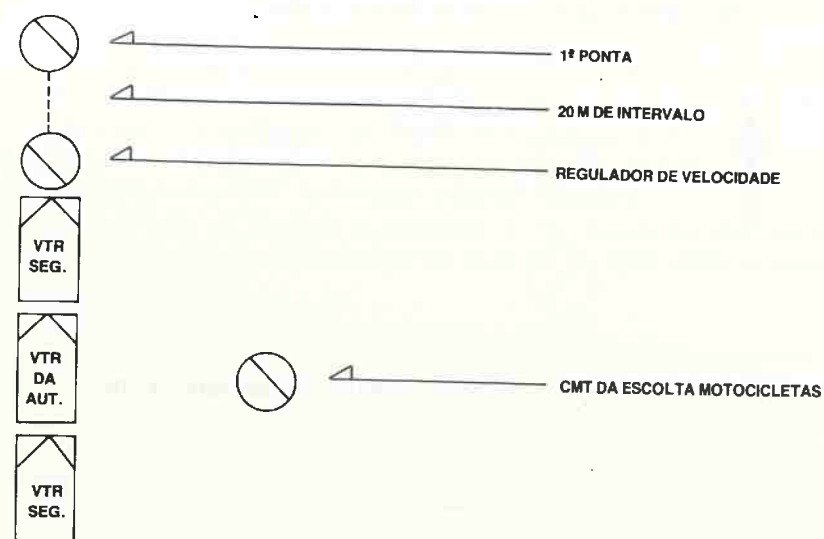
c) formação das motocicletas em «cunha» vértices para frente:



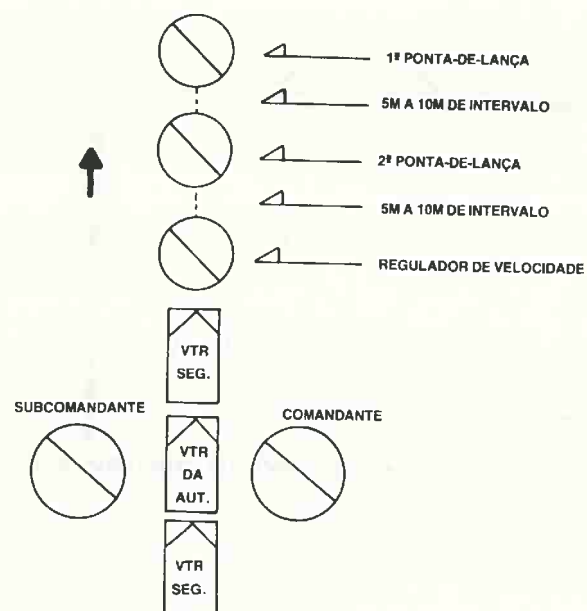
d) formação das motocicletas em linha:



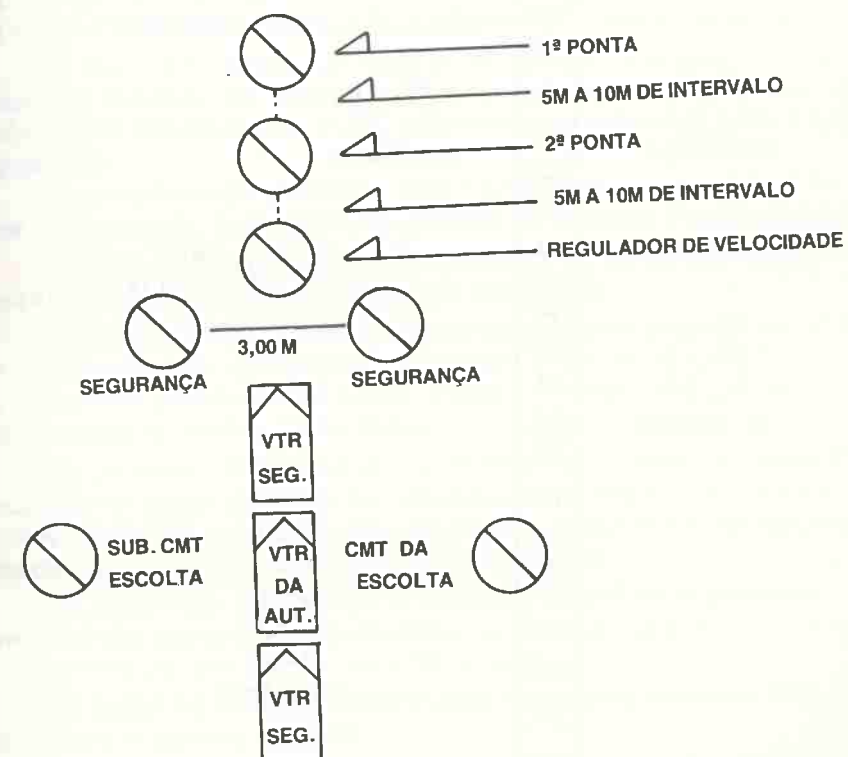
e) formação para escolta e segurança de automóveis, com 3 motocicletas:



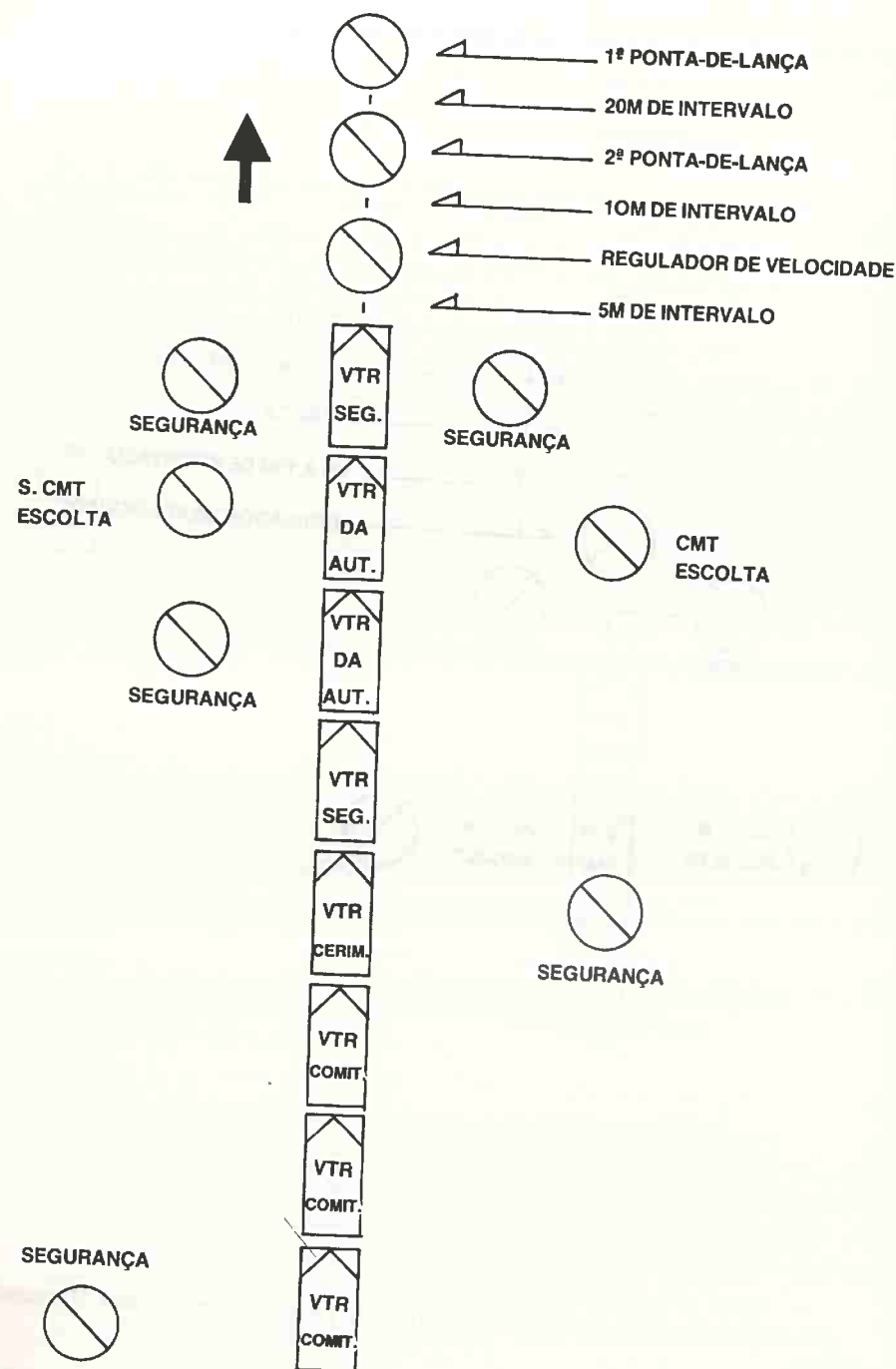
f) formação para escolta e segurança de automóveis, com 5 motocicletas:



g) formação para escoltas e segurança de autoridades, com 7 motocicletas:



h) formação para escoltas de segurança de autoridades com 10 motocicletas:



c. Valores

1) valores são aqueles bens que pela sua importância econômica, financeira ou artística, tenham possibilidade de ser ou vir a ser produto de infração penal (furto, roubo, etc);

2) escolta de valores para fins do policiamento de trânsito é o serviço executado por PM, objetivando proporcionar a segurança de bens, fundamentalmente quando em deslocamento, de modo a fazê-lo atingir seu destino, no melhor tempo possível, atendendo os requisitos da guarda, da proteção e da vigilância contra qualquer ato;

3) para a execução de escolta de valores, a exemplo de outros tipos de escoltas, há necessidade de um planejamento anterior, através de um estudo de situação, detalhando as linhas de ação a serem seguidas:

a) o número de viaturas a serem utilizadas é proporcional ao valor transportado, bem como ao número de veículos transportadores;

b) para a escolta de até dois carros-forte, serão suficientes duas viaturas, compostas por quatro PMs cada uma;

c) para a escolta de três a cinco carros-forte poderão ser utilizados três viaturas, compostas por quatro PMs cada uma. A primeira viatura será posicionada à frente, outra à retaguarda e a terceira será intercalada no centro do comboio;

d) para escoltas de valores que tenham número de carros-forte superior a cinco poderão ser utilizados um efetivo de pelotão ou companhia PM, podendo ser empregada viaturas de transporte de tropa e motocicletas, conforme o planejamento;

4) para maior segurança, o comboio deverá ser fracionado, — o número de carros-forte for superior a 10 (dez), porém tal fracionamento não poderá ocorrer durante o tráfego;

5) todas as viaturas empenhadas na escolta deverão estar ligadas entre si através de rádio;

6) o comandante da escolta deverá estabelecer itinerários principal e alternativos, dando conhecimento aos demais integrantes;

7) em caso de parada do comboio por motivos adversos, a fração de tropa do veículo de transporte desembarcará e se posicionará aos lados dos carros-forte, quatro PM para cada carro forte;

a) as guarnições das viaturas permanecem embarcadas e prontas para qualquer eventualidade;

b) caso a parada coincida com um ponto crítico do itinerário (ponte, túnel, viaduto, etc), o trânsito deverá ser controlado, até a solução do problema.

8) os homens de segurança contratados pela empresa transportadora, deverão permanecer no interior dos carros-forte, só atuando em caso de extrema necessidade, devidamente autorizados pelo comandante da escolta.

ARTIGO XI

PROCEDIMENTO NA AUTUAÇÃO DOS CONDUTORES

4.45. FUNDAMENTOS

a. Para efeito das infrações de trânsito, autuação consiste no registro do fato pelo PM;

b. as orientações aqui existentes estarão baseadas, predominantemente, nos Caps. X e XII do CNT e VIII do RCNT, bem como — nas Resoluções do CONTRAN N^{os} 472/74, 568/80, 661/85 e 671/86;

c. se fundamentarão ainda nos arts. 1^o e 2^o da Lei n^o 6.575, que dispõe sobre o depósito e venda de veículos, retidos ou apreendidos em todo Território Nacional, e do Cap. VI do Regulamento para Execução do Serviço de Transporte Rodoviário de Cargas e Produtos Perigosos;

d. o preenchimento do AIIP será norteado pela Portaria 05/86 do DENATRAN;

e. considera-se infração a inobservância de qualquer preceito do Código, do Regulamento e das Res. do CONTRAN (art. 94/CNT);

4.46. PRINCÍPIOS GERAIS

a. Em princípio, a atuação do PM deve ser preventiva, orientando os motoristas;

b. nos casos de manifesta inobservância à legislação de trânsito, o PM deve atuar repressivamente, efetuando as autuações cabíveis e adotando as medidas complementares previstas;

c. da postura do PM atuante, do porta talão e demais materiais:

1) em nenhum momento da fiscalização do veículo e condutor (abordagem, verificação dos documentos, vistorias do veículo, autuação, etc), o PM deverá descuidar da segurança pessoal, devendo ficar sempre atento ao movimento dos ocupantes do veículo e do trânsito;

2) no caso de haver infração a autuar, o PM deverá preencher os impressos correspondentes na pista e na frente do usuário;

3) fica terminantemente proibido o preenchimento de impressos no interior dos abrigos dos postos de serviço, nas viaturas, veículo de infrator ou ainda sobre o teto ou capô desses veículos e encostados ou com o pé nos estribos dos veículos, admitindo a lavratura de autos no interior do abrigo do posto de serviço ou viatura PM, no caso de mau tempo (chuva);

4) para melhor segurança pessoal do PM e usuário, a fim de evitar atritos, comentários desonrosos, etc., o PM fiscalizador deverá solicitar ao condutor e seus acompanhantes para permanecerem no interior do veículo, salvo em se tratando de elemento suspeito, quando deverão ser adotadas as cautelas de praxe;

5) no porta talão o PM deverá conduzir:

a) um talão de auto de infração;

b) um boletim de acidente de trânsito;

c) um manual de Instruções e Procedimentos do PM no Trânsito;

d) um auto de retirada de veículo de circulação;

4.47. PRINCÍPIO DE LEGALIDADE

a. Das providências na execução do policiamento só podem ser lavradas autuações e adotadas medidas complementares previstas — na legislação específica de trânsito, porque o poder de polícia não é arbitrário, estando sujeito as regras legais e regulamentares, dentro de cujos limites deve ser exercido, sob pena de vir o PM a incorrer na prática de ilícito penal;

b. quando para determinada infração for prevista unicamente, a penalidade de multa, o PM somente lavrará a autuação cabível — não podendo remover, reter ou apreender o veículo, a Carteira Nacional de Habilitação ou qualquer outro documento;

c. dúvida quanto a caracterização:

1) em caso de dúvida quanto a caracterização da infração à legislação de trânsito, o PM procederá a autuação, sanando, posteriormente, a dúvida com os superiores hierárquicos, para procedimentos futuros em casos semelhantes;

2) em caso de dúvida quanto a perfeita identificação do veículo, não lavrar a autuação;

d. infrações simultâneas: quando o mesmo condutor do veículo praticar, simultânea ou seguidamente, duas ou mais infrações à legislação de trânsito, o PM lavrará as autuações correspondentes observando, com rigor os horários;

e. infração e ilícito penal: no caso de prática simultânea — de infração de trânsito e de ilícito penal, o PM deve lavrar a autuação devida e, em caso de prisão em flagrante delito, apresentar o autor do ilícito à autoridade policial da respectiva área de atuação.

4.48. INSTRUÇÕES PARA O PREENCHIMENTO DO AUTO DE INFRAÇÃO

a. Generalidades:

1) registro da infração: de acordo com as Res. 472/74, 568/80 e 661/80 serão lançadas pelo PM, no correspondente auto de infração no qual se constará:

a) identificação dos veículos: caracteres da placa de identificação, sua marca de fabricação, bem como outros elementos caracterizadores que foram julgados convenientes;

b) caracterização do fato: local, data, hora em que se verificar a infração, seu enquadramento e outras informações que sejam esclarecedoras ou necessárias para a aplicação da penalidade (equipamentos utilizados, circunstâncias da ocorrência, etc);

c) dados que permitem defesa do interessado:

(1) O PM deve preencher o AIIP de modo que haja clareza das letras e algarismos, para tanto estas devem ser maiúsculas (letras de forma) e os algarismos arábicos do tipo mais comum, sem «enfeites» ou complicações que dificultem a leitura;

(2) o modelo de letras e algarismos é o constante do anexo IV;

(3) a legalidade das 2ª e 3ª vias: é necessário que estejam em boas condições de legalidade. Deve-se escrever com firmeza:

(a) utilizar-se sempre a capa-anteparo do talão entre a 3ª via do AIIP e a seguinte;

(b) fazer uso de caneta tipo cristal, ficando proibido o uso da ponta fina ou replay;

(4) com exceção dos casos previstos neste manual, todo campo do AIIP deve ser preenchido, porque, na falta de informação, o mesmo poderá ser anulado;

(5) entrega da terceira via do AIIP ao infrator;

2) autuação à revelia: o auto de infração lavrado sem a presença do condutor, por não ter sido possível retê-lo ou não ter sido en-

contrado junto ao veículo, o PM deixará a 3ª via no veículo, quando possível, e na impossibilidade fará juntada com a 1ª via, que segue para aplicação da penalidade e processamento, fazendo registro dessas informações no AIIP para que a autoridade de trânsito, após julgar procedente o AIIP, remeta ao respectivo proprietário para que fique ciente do corrido, identifique o faltoso e use os instrumentos de defesa;

3) Auto de Infração para imposição de penalidade com o condutor identificado: em princípio a lavratura dos autos de infrações deverá conter o registro do nome do infrator no local correspondente, tomando-se inclusive sua assinatura no final do documento;

a) nessas circunstâncias é necessário que o PM explique ao usuário, mostrando-lhe as orientações impressas no verso da 3ª via, que a assinatura não é um reconhecimento de culpa, e serve apenas para comprovar o recebimento da 3ª via do AIIP;

b) além da informação contida no verso da 3ª via do AIIP, — para que o interessado apresente Defesa Prévia no prazo mínimo de 5 (cinco) dias a partir do ato de recebimento do auto de infração (antes da aplicação da penalidade pela autoridade de trânsito) o PM deverá também informar-lhe a viva voz, desse seu direito;

b. orientação para o preenchimento do Auto de Infração para imposição de penalidade, aprovado pela Res. 661/85 — CONTRAN, normatizado pela Portaria nº 05/86 — DENATRAN:

1) bloco 1 — identificação do documento

a) Campo 1 — «ORGÃO» — campo numérico com a codificação do Estado de Pernambuco (PE) estabelecida pelo DENATRAN, que já vem impressa no AI;

b) campo 2 — «SÉRIE ALFA NUMÉRICA» — campo com 10 (dez) posições, sendo a 1ª posição alfabética indicando a série, a 2ª posição deve ficar em branco e as 8 (oito) posições restantes serão numéricas, obedecendo a faixa do Estado de Pernambuco que varia do número inicial 18.500.000 ao número final 20.499.999 com subtotal de 2.000.000 (dois milhões) impressos e ao se multiplicar pelo número 23 (vinte e três) referente às letras do alfabeto obter-se-ão um total de 46.000.000 (quarenta e seis milhões), de impressos; estabelecidos pelo DENATRAN para este Estado, sendo o órgão de trânsito com jurisdição sobre a via que fornecerá o talão ao PM;

c) exemplo de como vem o campo 1 e 2 do AIIP impresso

IDENTIFICAÇÃO DO DOCUMENTO									
1 ORG.		2 SÉRIE ALFANUMÉRICA							
P	E	A	1	8	5	0	0	0	0

2) bloco 2 — IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

a) Campo 1 — «PLACA-UF» — campo alfanumérico com 8 (oito) posições;

(1) as duas primeiras posições são alfabéticas;

(2) as quatro seguintes são numéricas;

(3) as duas últimas são alfabéticas correspondendo a sigla da Unidade da Federação;

(4) os veículos cujas placas possuem 3 (três) dígitos numéricos, deixar em branco a 6ª posição da esquerda para a direita;

(5) transcrever do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (ou nos veículos regidos pelas normas anteriores a Res. 664/86-CONTRAN o CRV) as letras e os números da placa, após confrontar estes dados com a placa afixada ao veículo;

(6) quando a autuação for à revelia redobrar a atenção para se evitar dúvidas quanto a identificação da placa do veículo infrator;

(7) nas infrações específicas dos reboques e semi-reboques, deve constar a placa desses veículos e não do veículo tracionador, desde só entrará a placa quando a infração for específica dele ou do seu condutor, ou seja, nas infrações de percurso;

b) campo 2 — «MARCA/MODELO» — campo aberto, para registro do veículo, quanto ao seu fabricante e respectivo modelo;

(1) anotar sempre a marca da montadora do veículo e não o seu modelo;

(2) transcrever a marca/modelo do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (ou do CRV) para esse campo, salvo nas autuações à revelia que o PM deve ter bastante familiaridade para poder realizar a anotação;

(3) no anexo I constará a relação das marcas dos veículos;

c) campo 3 — «CÓDIGO MARCA-MODELO» — campo numérico, com 4 (quatro) posições;

(1) o campo «CÓDIGO» o PM deixará em branco, pois deverá ser preenchido pelo triador;

d) campo 4 — «ESPÉCIE/TIPO» — campo aberto para registro da espécie/tipo do veículo — ver anexo II

e) campo 5 — «CÓDIGO» (ESPÉCIE/TIPO) — campo numérico em três posições;

(1) preencher com o código de identificação da espécie/tipo do veículo; (ver anexo II)

f) campo 6 — «CATEGORIA E CÓDIGO» — campo aberto para registro de categoria do veículo, e um campo numérico para preencher o respectivo código. Ver anexo III;

g) exemplo de preenchimento de identificação do veículo de 4 (quatro) ou mais rodas;

2 IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO						
1 PLACA - UF		2 MARCA - MODELO			3 CÓDIGO	
I J 6 6 1 5 P E		FORD CORCEL II LDO				
4 ESPÉCIE - TIPO		5 CÓDIGO		6 CATEGORIA		7 CÓDIGO
PASSAGEIRO/AUTOMÓVEL		1 0 6		PARTICULAR		0 0 1

h) exemplo de preenchimento de identificação de veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas.

2 IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO						
1 PLACA - UF		2 MARCA - MODELO			3 CÓDIGO	
A B 3 2 1 P E		H/HONDA 125				
4 ESPÉCIE - TIPO		5 CÓDIGO		6 CATEGORIA		7 CÓDIGO
PASSAGEIRO/MOTOCICLETA		1 0 4		PARTICULAR		0 0 1

3) bloco 3 — INFRAÇÕES

a) Campo 1 — «LOCAL DA INFRAÇÃO» — campo aberto, para registro do local onde foi constatada a infração (nome do logradouro, número ou anotações que indiquem pontos de referência);

(1) ao escrever o tipo do logradouro — rua, avenida, alameda, túnel, viaduto, etc, utilizar as abreviaturas constantes da tabela de tipos de logradouro (ver anexo IV, deste manual);

(2) quando o local da infração for cruzamento, separar os logradouros por um «X» deixando um espaço em branco correspondente a uma letra de cada lado do «X»;

(3) o número da via é importante para a própria caracterização da infração pois:

(a) existem ruas com alguns trechos de estacionamento — proibido e outros não, devendo-se na caracterização do local registrar-se não só o nome da rua, mas também o número em frente do qual se encontra o veículo;

(b) no caso de guia rebaixada, estacionamento em faixa de segurança, e em desacordo com a regulamentação, a ausência do número do logradouro descaracteriza a infração;

(4) no caso de estacionamento a mais de três metros da linha de construção é aconselhável colocar o nome das duas vias, primeiramente aquela que o veículo está estacionado, e a seguir a que cruza;

(5) no caso de desobediência ao sinal de parada, em sendo cruzamento, colocar primeiro o nome da via por onde transitava o veículo, e em seguida a que cruza;

(6) em uma via de mão dupla, ou mesmo única, que um condutor cometa uma infração, note-se que é necessário escrever-se uma infração mencionando o imóvel referencial, e sempre que possível, aqueles do lado direito;

(7) o PM que atuar em policiamento rodoviário o impresso referente ao local da infração será confeccionado de modo apropriado para esse local, constando no mesmo a sigla da rodovia e seu número, o código da estrada;

(a) a sigla da rodovia e seu número código, de conformidade com a lei de formação de cada Estado, exemplo: PE-015 (Rodovia que interliga os municípios de Olinda e Paulista);

(b) Km: anotar o Km da rodovia ou do acesso onde ocorreu a infração e não aquela onde foi procedida a lavratura do auto de infração;

(c) metros: anotar a quantidade de metros que ultrapassar o Km;

b) campo 2 — «DATA» — campo numérico com 6 (seis) posições para registro do dia, mês e ano da ocorrência;

c) campo 3 — «HORA» — campo numérico, com 4 (quatro) posições para registrar as horas e minutos em que foi cometida a infração;

(1) o horário deve estar compreendido entre 00:00 e 23:59;

(2) cuidado para não confundir-se com o horário prático: — «uma hora da tarde» escreve-se 13:00 e não 01:00;

d) campo 4 — «MUNICÍPIO» — campo aberto, para registro do nome do município onde o veículo foi autuado;

e) campo 5 — «CÓDIGO» — campo numérico, com 4 (quatro) posições. Preencher com código de identificação do município onde o veículo foi autuado (ver anexo V);

4) bloco 4 — enquadramento da infração:

a) assinalar com «X» nos últimos quadrículos correspondentes às infrações existentes. Nos três primeiros já virão impressos os CÓDIGOS DE IDENTIFICAÇÕES DAS INFRAÇÕES mais necessárias;

(1) poderão ser lavradas num mesmo auto de infração no máximo quatro, desde que tenham sido constatadas no mesmo local, — data e hora, condutor e veículo e os esclarecimentos que se façam necessárias e se permita registrar no campo destinado as observações;

(2) nessas autuações atentar para as infrações concorrentes, quer sejam dinâmicas, quer sejam estáticas, escolhendo-se a que melhor ficou caracterizada, registrando-se (as) outra(s) no campo destinado às OBSERVAÇÕES, com vistas a instruir a administração na defesa aos recursos;

b) quanto à infração por velocidade superior à permitida para o local, registrar a velocidade permitida e a velocidade aferida pelo PM, assim como, identificar o equipamento utilizado;

5) bloco 5 — outras informações:

a) campos 1 e 3 — destinados ao registro de infração constatada e não constante da listagem de infrações, relacionadas no bloco 4. Estes campos permitem que sejam realizadas duas autuações que não as pré-impressas no bloco 4.

b) campos 2 e 3 — campos numéricos, com três posições. Preencher com o código que identifica a infração descrita no campo 1 e 3, respectivamente.

6) bloco 6 — outras informações sobre remoção, apreensão e outras;

a) campo 2 «CNH» — registrar informações sobre apreensão e outras;

7) bloco 7 — identificação de proprietário/conducutor:

a) campo 1 — «NOME» — campo aberto, para registro de nome do proprietário ou do condutor do veículo;

b) campo 2 — «NÚMERO DO REGISTRO-UF» — campo alfa-numérico com onze posições. Preencher com o número de registro da CNH, nas primeiras nove posições e a sigla da unidade da federação nas duas outras posições;

anexo - V

3 INFRAÇÃO	
① LOCAL DA INFRAÇÃO AV. DANTAS BARRETO X AV. GUARARAPES	② DATA 2 9 0 9 8 6
③ HORA 2 3:0 0	④ MUNICÍPIO RECIFE
	⑤ CÓDIGO 2 5 3 1

4 ENQUADRAMENTO DA INFRAÇÃO	
☐ DESOBEDECER O SINAL FECHADO/PARADA OBRIGATORIA.	☐ ESTACIONAR NA CONTRAMÃO DE DIREÇÃO.
☐ DESOBEDECER A SINALIZAÇÃO.	☐ ESTACIONAR NA CALÇADA OU NA FAIXA DE PEDESTRE.
☐ DIRIGIR SEM ATENÇÃO.	☐ ESTACIONAR EM LOCAL E HORÁRIO NÃO PERMITIDO.
☐ DIRIGIR SEM ESTAR DEVIDAMENTE HABILITADO.	☐ ENTREGAR A DIREÇÃO A PESSOA NÃO HABILITADA.
☐ ESTACIONAR O VEÍCULO MENOS DE TRÊS METROS DA LINHA DE CONSTRUÇÃO.	☐ NÃO PORTAR E NEM APRESENTAR OS DOCUMENTOS DO VEÍCULO E HABILITAÇÃO.
☐ ESTACIONAR AO LADO DE OUTRO VEÍCULO.	☐ TRANSITAR PELA CONTRAMÃO DE DIREÇÃO.
☐ ESTACIONAR EM DESACORDO COM O REGULAMENTO.	☐ TRANSITAR COM DEFETO OU FALTA DE EQUIPAMENTO OBRIGATÓRIO.
☐ ESTACIONAR NO PONTO DE EMBARQUE E DESEMBAQUE DOS COLETIVOS.	☐ TRANSITAR COM O VEÍCULO SEM ESTAR DEVIDAMENTE LICENCIADO.
☐ TRANSITAR EM VELOCIDADE SUPERIOR PARA O LOCAL ART. 20-XVI DO CNT.	PERMITIDA ☐ N° DO RADAR OU CRONÔMETRO ☐
	AFERIDA ☐

c) campo 3 — «ASSINATURA» — campo aberto para receber as assinaturas do proprietário ou condutor do veículo, acusando o recebimento de uma via da autuação, não constituindo na admissão de culpa, mas apenas para comprovar o recebimento da terceira via do AIIP;

(1) a terceira via do auto de infração, sempre que possível, deve ser entregue ao infrator, mesmo que esse se recuse a assinar o talão; neste caso, o PM deve anotar no campo de assinatura que o infrator «recusou-se a assinar»;

(2) quando o infrator se recusa, inclusive, a receber a terceira via do AIIP, essa deve permanecer no talão, e o fato deve ser anotado no campo de assinatura; «recusou-se a assinar e a receber a 3.ª via»;

8) bloco 8 — OBSERVAÇÃO

a) campo aberto destinado ao registro de informações diversas, a critério de cada órgão;

(1) deve ser utilizado para:

(a) melhor caracterização da infração, através da anotação dos fatos constatados:

- extintor de incêndio descarregado;
- uso de pneu não permitido para o veículo;
- pneus em mau estado, luz de freio queimada;
- número da legislação complementar;
- nas infrações do art. 111, complementar o enquadramento;

(b) complementar identificação do condutor;

— quando não habilitado, anotar o número da carteira de identidade, ou na falta desta, de um outro documento que identifique o condutor; quando habilitado fora do Brasil, anotar o número da «permissão internacional para dirigir» ou outro documento;

(d) complementar identificação do veículo nos casos de autuação por chassi;

9) bloco 9 — IDENTIFICAÇÃO DO AGENTE

a) campo 1 — «AGENTE OU PM» — campo aberto, para o registro do número de identificação do PM que lavrou a autuação;

b) campo 2 — «ASSINATURA» — campo aberto para receber a assinatura do servidor público que lavrou a autuação;

10) normas para substituir um AIIP:

a) o AIIP só deve ser substituído se o PM notar alguma falha enquanto está elaborando o AIIP, ainda não tendo liberado o infra-

tor. Se a falha for notada posteriormente deve ser proposta a anulação do AIIP, porém, sem substituição;

b) nas autuações à revelia, esta poderá ser substituída logo que o PM observe a falha;

c) no AIIP a ser substituído, deverá ser anotado no campo de observação:

(1) o motivo da substituição;

(2) a identificação do AIIP que o substitui

11) informações no verso do AIIP:

a) entre as orientações que deverão conter nesse local, constarão as seguintes:

«SUA ASSINATURA APENAS CONFIRMA O RECEBIMENTO DA TERCEIRA VIA, NÃO CONSTITUINDO ADMISSÃO DE CULPA, SENDO-LHE FACULTADO APRESENTAR DEFESA PRÉVIA OU RECURSO ADMINISTRATIVO».

b) a defesa prévia será formalizada ao (citar órgão com jurisdição sobre a via em que foi autuado o infrator), até 5 (cinco) dias após a data deste auto, juntando-lhe esta terceira via ou cópia dela;

c) para o recurso administrativo: formalizar requerimento (citar órgão com jurisdição sobre a via em que foi autuado o infrator), até 30 (trinta) dias após ser-lhe dado ciência de que a penalidade de multa foi imposta, juntando-se-lhes o comprovante de recolhimento do valor da multa;

d) registrar o endereço do órgão.

MODELO DE LETRAS E NÚMEROS A SEREM USADOS NO PREENCHIMENTO DE AIIP

A B C D E F G H I
J K L M N O P Q
R S T U V W X Y Z
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

ANEXO II

1. TABELA ESPÉCIE/TIPO

a. ESPÉCIE	CÓDIGO
Passageiro	1
Carga	2
Misto	3
Corrida	4
Tração	5
Especial	6
b. TIPO	CÓDIGO
Bicicleta	01
Ciclomotor	02
Motoneta	03
Motocicleta	04
Triciclo	05
Automóvel	06
Microônibus	07
Ônibus	08
Bonde	09
Reboque	10
Semi-reboque	11
Charrete	12
Camioneta	13
Caminhão	14
Carroça	15
Carro de mão	16
Caminhão trator (cavalo mecânico)	17
Trator de rodas	18
Trator de esteira	19
Trator misto	20

ANEXO III

TABELA DE CATEGORIAS

CATEGORIA	CÓDIGO
Particular	1
Aluguel	2
Oficial	3
Experiência	4
Aprendizagem	5
Fabricante	6
Missão diplomática (MD)	7
Corpo Consular (CC)	8
Organismo Internacional (OI)	9

ANEXO IV

TABELA DE TÍTULOS DE LOGRADOURO

TÍTULO	ABREVIATURA
Almirante	Alm
Avenida	Av
Barão	Br
Baronesa	Bra
Brigadeiro	Brig
Cardeal	Card
Comandante	Comte
Comendador	Comen
Conde	Cd
Condessa	Cdssa
Conselheiro	Cons
Coronel	Cel
Deputado	Dep
Desembargador	Desem
Doutor	Dr
Duque	Dq
Embaixador	Emb
Engenheiro	Eng
General	Gen
Imperatriz	Imp
Maestro	Maest
Major	Maj

TÍTULO

Marechal
Marquês
Marquesa
Ministro
Monsenhor
Nossa Senhora
Patriarca
Prefeito
Presidente
Princesa
Professor
Professora
Rua
Santa
Santo
São
Senador
Tenente
Vereador
Visconde
Voluntário

ABREVIATURA

Mal
Marq
Marqa
Min
Mons
NSra
Patr
Pref
Pres
Prsa
Prof
Profa
R
Sta
Sto
S
Sen
Ten
Ver
Visc
Vol

TABELA — CÓDIGO DOS MUNICÍPIOS

TOTAL DE MUNICÍPIOS POR UNIDADE DE FEDERAÇÃO

01 — Acre	12
02 — Alagoas	96
03 — Amapá	5
04 — Amazonas	59
05 — Bahia	336
06 — Ceará	141
07 — Distrito Federal	1
08 — Espírito Santo	57
09 — Fernando de Noronha	1
10 — Goiás	244
11 — Maranhão	132
12 — Mato Grosso	58
13 — Minas Gerais	722
14 — Pará	87

15 — Paraíba	171
16 — Paraná	310
17 — Pernambuco	167
18 — Piauí	115
19 — Rio de Janeiro	64
20 — Rio Grande do Norte	151
21 — Rio Grande do Sul	244
22 — Rondônia	13
23 — Roraima	8
24 — Santa Catarina	199
25 — São Paulo	572
26 — Sergipe	74

CAPÍTULO V

POLICIAMENTO DE TRÂNSITO RODOVIÁRIO

ARTIGO I

CONCEITO

É a função exercida pelas autoridades de trânsito e seus agentes, no sentido de prevenir, reprimir e fiscalizar atos relacionados com a segurança de trânsito, praticados de forma direta ou indireta por pessoas de direito público ou privado que utilizam as vias abertas à circulação pública, bem como orientá-lo no sentido de manter a ordem, a disciplina, a organização e o respeito à norma de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

ARTIGO II

CARACTERÍSTICAS

5.1. MISSÃO

Compete aos órgãos responsáveis pelo policiamento de trânsito rodoviário, o planejamento, a direção, a coordenação e a execução de todas as medidas de policiamento rodoviário previstas em lei, regulamentos e demais normas em vigor.

5.2. MISSÕES GERAIS

a. Zelar pela segurança do trânsito e tráfego nas estradas de rodagem de sua competência;

- b. cooperar nas medidas de defesa interna e defesa territorial, exercendo completa vigilância, prevendo e reprimindo atentados contra as vias e obras de arte;
 - c. assegurar a livre circulação de veículos;
 - d. providenciar socorro médico às vítimas de acidentes de trânsito e solicitar a presença das autoridades competentes quando se fizer necessário;
 - e. fazer observar por parte dos usuários, as disposições regulamentares sobre trânsito e tráfego;
 - f. lavrar autos competentes contra os infratores ou adverti-los de acordo com a legislação em vigor;
 - g. proceder escoltas motorizadas a dignitários;
 - h. promover campanhas educativas de trânsito rodoviário, quando solicitado e colaborar nas que forem promovidas por outras autoridades;
 - i. cooperar com as demais autoridades policiais e jurídicas na prevenção dos crimes e contravenções, ocorridas no perímetro de sua fiscalização;
 - j. executar serviço de batedor para cargas excepcionais nos casos previstos na legislação em vigor;
 - l. efetuar apreensão de animais que estiverem soltos nas faixas de domínio das rodovias;
 - m. manter informado o órgão competente, de todos os obstáculos nas rodovias, que possam causar acidentes ou sua obstrução;
 - n. proceder a coleta de dados estatísticos relativos ao trânsito e tráfego de veículos, bem como dos acidentes havidos;
 - o. cooperar com as comunidades de informações locais, de acordo com as normas emanadas da Organização;
 - p. planejar as operações de policiamento com base nas informações fornecidas pelos órgãos competentes
 - q. realizar operação direta e imediata nos casos de ocorrências como: desvio de tráfego, sinalização de emergência, acidentes e outras anormalidades; mantendo informado o órgão competente;
 - r. elaborar, em cada acidente, Boletim de Acidente de Trânsito Rodoviário, conforme modelo estabelecido pelo órgão competente;
 - s. propor ao órgão competente, providência que, ao seu juízo, proporcionem melhoria das condições de segurança.
- Desta gama de atividades, não devemos nos esquecer que o nosso objetivo precípua é o policiamento ostensivo fardado, nas ro-

rodovias, visando a orientação, prevenção e repressão como alternativa derradeira aos usuários de nossas estradas, numa conotação que define as prioridades do serviço a ser executado.

ARTIGO III

O POLICIAL RODOVIÁRIO

5.3. ATRIBUIÇÕES ESSENCIAIS

A atuação do policial rodoviário esclarecido e bem orientado, é a melhor prevenção de acidentes. Enquanto desestimula a indisciplina dos usuários propensos às infrações, estimula os que estão convencidos das vantagens da fiel observância às normas de trânsito.

Por isso mesmo, o policial rodoviário quando autorizado, salvo nas corridas de emergência, que adiante veremos, deve ser o primeiro a dar bom exemplo de obediência às leis de trânsito. Não desrespeitar a sinalização, nem exceder limites de velocidade, ou do contrário, ir em marcha tão reduzida que prejudique a corrente de tráfego, ou incorra em qualquer outra infração desnecessária. Enfim, em qualquer oportunidade, inclusive das de emergência, dar mostras de elevado nível de segurança ao volante.

O Policial Rodoviário, além da importante missão que realiza cotidianamente nas rodovias, tem como principais atribuições:

- a. Assinalar as infrações previstas na legislação de trânsito, notificando imediatamente os infratores, tomando outras providências quando necessário;
- b. prender quem seja encontrado em flagrante delito, salvo no caso de homicídio culposo ou lesão corporal culposa, quando o acusado não procure fugir, preste socorro aos feridos e se identifique. O fato será imediatamente comunicado à Polícia Judiciária local, que tomará as providências necessárias. Excepcionalmente ficam isentos de prisão os Diplomatas, que gozam de imunidades;
- c. em caso de acidente, agir com presteza, evitando o agravamento ou a repetição de novos acidentes e, da melhor maneira, socorrer e remover os feridos, prestando-lhes os primeiros socorros quando necessário. Também acautelar os bens das pessoas envolvidas e cuidar da desobstrução da pista de rolamento quando houver prejuízo para o trânsito;
- d. observar as condições de trânsito e da estrada, anotando as obstruções e outras anormalidades, para que sejam corrigidas com a

possível emergência e tomando logo as devidas providências de prevenção de acidentes e congestionamentos;

e. orientar e informar aos usuários sobre as condições de trânsito, roteiros rodoviários e mais o que lhes possa ser útil e prestar-lhes outras ajudas ao seu alcance, inclusive quando em dificuldades mecânicas com os seus veículos;

f. apreender animais vadios na estrada, procedendo na devida forma.

5.4. REQUISITOS

a. Interesse

Por mais modernos e eficientes que sejam os meios colocados à disposição do policiamento, por mais aprimorada que seja a especialização do policial, não se conseguirá um policiamento eficiente se não houver, da parte dos policiais, interesse na execução desse serviço. O interesse se manifesta no empenho dos policiais em manterem-se atualizados quanto à Legislação de trânsito, procurando tomar conhecimento de suas freqüentes alterações, no cuidado de acompanharem os planos e as atividades da organização, conhecendo as ordens emanadas, as modernas técnicas de policiamento rodoviário que surjam, na preocupação em conhecer a área de serviço em que trabalha, em sugerir medidas e tomar providências que visem a melhoria do serviço, das condições de segurança das estradas, da sinalização, em procurar sempre elevar o nome da organização auxiliando e informando aos usuários.

b. Postura

Apontaremos algumas situações em que a falta de postura policial, quando de serviço ou de folga, só vem denegrir o bom nome da Organização e transmitir uma imagem negativa. A postura irregular do policial causa a indignação dos usuários, que chegam a sentir receio em procurá-lo para obterem informações ou solicitarem auxílio. Comuns são as seguintes situações irregulares:

1) Atendimento a usuários permanecendo sentado ou encostado na viatura, sentado nas portas, debruçado sobre o veículo do usuário;

2) conversar com civis e mesmo mulheres em atitudes suspeitas, em completa desatenção para com o serviço, lavrando autuações ou outros documentos longe dos usuários, sentados ou apoiados nas viaturas, veículos do usuário, ou mesa dos postos;

3) permanecer dentro da viatura quando parada ou estacionada; bem como no interior dos postos;

4) estacionar a viatura em posição irregular, atrapalhando o trânsito dos demais veículos;

5) posição arrogante no meio da pista, rodando o apito ou então segurando o talão como se estivesse anotando algo;

6) completamente alheio ao serviço, chutando pedras, olhando para a paisagem e até lendo jornal no meio da pista, no interior dos postos ou viaturas.

c. Atitudes definidas e seguras

A atitude regular do policial rodoviário por si só impõe respeito desde o momento em que observa, descobre as infrações ou irregularidades, sinaliza para que o veículo reduza a velocidade, desvie ou pare. O policial deve preocupar-se em agir discretamente, fazer gestos com correção, para não dar causa a hesitação por parte dos usuários.

Ao interceptar ou abordar qualquer veículo, o policial já deve ter plena certeza da irregularidade observada, bem como da medida a tomar, admitindo-se mudanças de decisão consciente e não por ignorância das normas vigentes (temor em agir por causa da situação ou posição do infrator ou ainda em aplicar regularmente as leis de trânsito).

d. Espírito de iniciativa

Nem todas as situações que se apresentam já foram previstas, não havendo, portanto, um procedimento padrão para resolvê-las, daí a necessidade do policial criar, agir com bom senso, procurando sempre eliminar o perigo aos usuários e a si próprio.

Essas situações exigem do policial ações rápidas, eficientes, para as quais nem sempre existem soluções padrão, quando o uso do raciocínio rápido, presença de espírito e bom senso são de grande valia.

e. Segurança pessoal

O policial rodoviário, por trabalhar isolado, lidando com todos os tipos de pessoas, desde as mais cultas às mais ignorantes, desde as mais gentis aos mais terríveis marginais, tem que agir sempre com cautela ao perseguir, interceptar, aproximar e abordar. Os cuidados que o policial deve ter serão enumerados quando discorrermos sobre essas situações.

f. Apresentação pessoal

O policial rodoviário, por tratar com as mais diversas camadas de nossa sociedade, desde motorista semi-analfabeto até advogados, engenheiros, etc., deve saber expressar-se corretamente, com desembaraço e desenvoltura, razão pela qual deve sempre atualizar-se e aprimorar-se no modo de falar e expressar-se perante os outros, o que se obtém com leituras e exercícios mais constantes. A expressão oral bem usada, auxilia o policial em sua missão, bem como deixa no usuário uma boa impressão deste e de sua organização.

Além do desembaraço na expressão oral, o policial rodoviário tem por obrigação andar com seu uniforme limpo e alinhado, além de manter sempre uma postura correta e descente.

Um policial bem fardado, com uma postura pessoal impecável, chama a atenção do público tornando-se um excelente elo de relações públicas entre sua organização e a comunidade.

g. Responsabilidade e zelo pelo trabalho.

O policial rodoviário deve, acima de tudo, ser altamente responsável e zelar pelo trabalho que realiza. Deve sempre ser pontual no serviço e procurar executar as missões que lhe são atribuídas com o máximo zelo e dedicação, procurando a cada dia que passa o caminho da perfeição profissional.

ARTIGO IV

RODOVIAS

5.5. CONCEITO

São vias rurais que dispõem de todos os meios necessários à segurança do trânsito de veículos automotores.

5.6. CLASSIFICAÇÃO

As rodovias são classificadas:

a. Quanto ao Órgão que as constrói:

1) *Rodovias federais* (BR) — Brasil República

São as rodovias construídas pelo Governo Federal.

2) *Rodovias estaduais*

São rodovias construídas pelos Estados e utilizam como prefixo, a sigla do Estado. Ex: Paraná — PR, Minas Gerais — MG, São Pau-

lo — SP, Rio de Janeiro — RJ, Rio Grande do Sul — RS, Pernambuco, PE, etc...

3) *Rodovias municipais*

São rodovias construídas pelos municípios, e normalmente não têm prefixo. São costumeiramente chamadas de estradas municipais (quando fora do perímetro urbano)

b. Quanto ao número de pistas

1) *Rodovias de pistas separadas*

— rodovia composta de pistas separadas para o trânsito em sentidos opostos.

2) *Rodovias de pista única*

— rodovia com uma só pista e trânsito simultâneo em ambos os sentidos (mão dupla).

c. Quanto ao tipo de leito

1) *Rodovias asfaltadas*

— possuem seu leito revestido por asfalto betuminoso.

2) *Rodovias revestidas*

— possuem seu leito revestido por material primário, como areia, pedriscos, saibro, etc.

3) *Rodovias calçadas*

— são rodovias que possuem seu leito revestido por pedras, em forma de paralelepípedo.

4) *Rodovias de leito natural*

— são rodovias cujo leito é constituído pelo próprio terreno, sem qualquer tipo de revestimento.

d. Quanto ao sentido e local de início (Km 0)

1) *Rodovias radiais*

São as rodovias de prefixo «0» inicial, e têm origem na Capital Federal em qualquer direção, para ligá-la às Capitais Estaduais ou aos pontos periféricos importantes do país;

— se a rodovia for estadual, inicia-se na Capital do Estado;

— se a rodovia for federal, inicia-se no Distrito Federal.

2) *Rodovias longitudinais*

São as rodovias de prefixo «1» inicial, que têm sentido longitudinal (Norte-Sul ou vice-versa), sem passar por Brasília;

3) Rodovias transversais

São as rodovias de prefixo «2» inicial, que tenham o sentido transversal (Leste-Oeste e vice-versa), sem passar por Brasília;

4) Rodovias diagonais

São as rodovias de prefixo «3» inicial, e que têm o sentido diagonal (Nordeste-Sudoeste e vice-versa) ou ainda o sentido (Noroeste-Sudeste ou vice-versa).

5) Rodovias de ligação

São aquelas de prefixo «4» inicial e, que servem de ligação entre duas rodovias principais.

6) Rodovias estaduais transitórias

São rodovias localizadas em confluência com rodovia Federal ou sobre projeto de rodovia Federal, sendo portanto Estadual Transitória; seu prefixo é normalmente a sigla do Estado, seguida de um «T». Exemplo: PRT, MGT, RJT, SPT, etc.

ARTIGO V

TERMINOLOGIA RODOVIÁRIA

5.7. CONCEITUAÇÃO E DEFINIÇÕES

a. Conceituação

Terminologia Rodoviária são termos empregados pela Engenharia de trânsito ou pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, para definir os diversos tipos de rodovias, suas fases de construção, suas partes secundárias, sua sinalização e obras de arte.

b. Definições e atitudes em casos de irregularidade.

1) Acostamento

— Faixas paralelas às rodovias, servindo de suporte ao pavimento, bem como ao embarque e desembarque de passageiros e paradas de emergência.

Os condutores que param seus veículos no acostamento sem motivo justificado, estão cometendo infração prevista no art. 89, inciso XXXIX, letra e do CNT (Penalidade grupo 4 e remoção).

2) Anel Rodoviário

Estrada que contorna uma cidade ou zona comercial de trânsito congestionado, desenvolvendo-se com as características, velocidade e segurança das vias nos trechos rurais.

3) Auto Estrada

Rodovia com pistas separadas, com controle total dos acessos e nenhum cruzamento em nível.

4) Aclive

Trecho ascendente da via; rampa em subida.

5) Acesso

Trecho de estradas que servem de ligação a cidades ou rodovias.

6) Aterro

Consiste em colocação de terra em local de acidente topográfico (mais baixo), para nivelamento, com terraplenagem de elevação mínima de sessenta centímetros.

7) Área de estacionamento

É o local apropriado para o estacionamento de veículos ao longo das rodovias. É uma área para descanso e lazer, geralmente em locais com paisagem agradável.

8) Barreira

Obstrução verificada na rodovia, causada por terra e/ou pedras resultantes de desmoronamento ocorrido na margem da rodovia. Geralmente ocorre em período de chuvas.

9) Bordas

São as partes laterais de uma rodovia.

10) Corte

É uma abertura talhada através de uma elevação para nivelamento da rodovia.

11) Curva em concordância

É a curva localizada entre dois trechos ascendentes ou descendentes, ou entre um trecho em nível a outro ascendente ou descendente e vice-versa.

12) Contornos

Trechos de estradas que contornam cidades.

13) Compactação

Consiste no abatimento do solo até a densidade desejada e calculada.

14) Defesa

Obstáculo destinado para assinalar locais perigosos tais como cabeceiras de pontes estreitas, curvas perigosas, beira de pre-

cipícios, etc; normalmente é constituída de folhas de metal (ferro zincado) e fixas ao solo por suporte de ferro, madeira ou concreto. São revestidas com película refletiva com a finalidade de alertar condutores, evitando sua transposição.

15) Deslizamento

Deslocamento de terra verificado normalmente em aterros ou terrenos porosos, pela infiltração de água, ou mesmo pela pressão exercida pelos veículos no leito da via, ocasionando rupturas e buracos nas rodovias.

Obs: O desmoronamento é sempre de lugar mais elevado que o leito da pista, causando sua obstrução; já o deslizamento é de parte mais baixa que o leito da rodovia, fazendo com que a parte deste se desloque para o lado e para baixo.

16) Eixo logitudinal ou eixo diretriz

É uma sinalização horizontal de cor branca ou amarela, colocada no leito de uma via pública, que divide uma pista em duas ou mais faixas.

17) Faixa de aceleração

Faixa de trânsito paralelo à via, onde os veículos podem aumentar a velocidade a fim de se incorporarem com segurança, ao fluxo de trânsito direto das rodovias.

18) Faixa de desaceleração

Faixa de trânsito onde os veículos podem reduzir a velocidade a fim de se dirigirem às vias de baixa velocidade ou a uma via secundária.

19) Faixa de trânsito

Consiste em uma faixa da pista de rolamento destinada ao trânsito de veículos em fila simples. As rodovias de pista simples são constituídas de duas faixas de trânsito com sentidos de direção inversos.

20) Faixa de ultrapassagem

Faixa de trânsito destinada exclusivamente à ultrapassagem

21) Fluxo de trânsito

É o conjunto de veículos que circulam em uma ou várias filas no mesmo sentido.

22) Intervalo lateral

É o espaço livre entre dois veículos que circulam lado a lado, no mesmo sentido ou em sentidos opostos.

23) Intervalo de marcha

Intervalo de marcha ou distância de segurança é a distância que separa a parte posterior do veículo que está na vanguarda, da parte dianteira do veículo que está na retaguarda, dentro da mesma faixa de trânsito.

24) Intersecção em círculo

Tem por objetivo distribuir o tráfego de veículos de uma via para diversas, ou vice-versa.

25) Linha de parada

Linha atrás da qual os veículos devem deter-se em observação ao sinal de um guarda de trânsito ou dispositivo de iluminação — Art. 83, VII do CNT — Art. 89, IV do CNT.

26) Obras de arte

São construções efetuadas nas rodovias com a finalidade de permitir o tráfego de veículos de forma segura, bem como para orientar e advertir condutores. Exemplo: pontes, viadutos, marcos quilométricos, sinalização, defensas, etc...

27) Passagens para pedestres

Faixa transversal à via destinada à travessia de pedestres, onde o direito de passagem está regulamentado no Art. 83, XI do CNT.

28) Passagem de nível

Cruzamento de duas vias públicas ou de uma via pública e uma ferrovia num mesmo plano ou no mesmo nível.

29) Passagem inferior

Obra destinada a dar passagem a uma estrada sob ferrovia ou rodovia de maior importância.

30) Parar

É deter o veículo temporariamente, para obedecer o sinal, regra de trânsito, receber ou deixar passageiro ou volume.

31) Ramo

Porção das pistas de rodagem que convergem a um cruzamento de nível e contíguo a ele.

32) Rampa de acesso

Rampa que possibilita a interconexão entre rodovias de níveis diferentes.

33) Raspagem

É um trecho da rodovia que não apresenta nem corte, nem aterro superior a sessenta centímetros.

34) Revestimento betuminoso

São os leitos de vias públicas providas de asfalto ou alcatrão, de superfície negra.

35) Revestimento de concreto

São trechos de vias públicas providas de concreto ou cimento, a sua superfície é, geralmente, clara.

36) Revestimento terroso

São trechos de vias públicas providos de matéria terrosa ou pedregulhar.

37) Seção mista

É um trecho de estrada que apresenta, de um lado corte e do outro lado aterro.

38) Tráfego

É o deslocamento de pessoas, veículos ou animais pelas vias de circulação, em missão de transporte.

39) Trânsito

É a utilização das vias públicas por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento.

40) Terraplenagem

Consiste em nivelar o terreno em local de acidente topográfico.

41) Tangente

É um trecho da via pública em linha reta.

42) Terceira faixa

É uma faixa paralela à direita da faixa simples normal, localizada em trechos ascendentes, para utilização por veículos lentos, permitindo a fluidez dos demais veículos pela faixa normal — Art. 83, II do CNT — Penalidade: Grupo 2.

43) Trânsito convergente

É o processo pelo qual duas correntes de trânsito unem-se para constituir uma única.

44) Trevo

Tipo de distribuidor de trânsito com três ou mais ramais com cruzamentos no mesmo nível ou em nível diferente com pistas de rolamento para contornos e acessos à esquerda ou à direita.

45) Via

Faixa do terreno preparada para o trânsito de veículos.

46) Via expressa

Rodovia com pistas separadas para o trânsito direto sob controle total ou parcial de acessos e geralmente sem cruzamento em nível.

47) Velocidade máxima e mínima permitida

São os limites regulamentares de velocidade para um determinado local, e normalmente indicados em placas de sinalização.

A velocidade mínima permitida não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima.

Art. 83, XXIII; art. 38, XVI — velocidade máxima (conforme a situação); art. 89, XX do CNT, combinado c/ art 41 do RCNT — velocidade mínima.

48) Via preferencial

É aquela pela qual os veículos têm prioridade de trânsito em relação às vias secundárias.

A estrada ou rodovia sempre será considerada via preferencial em relação a qualquer outra via pública — Art. 15, § único do CNT.

49) Via secundária

Via destinada a interceptar, coletar e distribuir o trânsito em demanda das vias de trânsito rápido ou preferenciais ou desta saindo.

50) Via de mão única

Via na qual é permitido o trânsito de veículos em um único sentido.

51) Via de mão dupla

Via na qual é permitido o trânsito de veículos nos dois sentidos.

52) VMD

Volume Médio Diário (tráfego e trânsito).

ARTIGO VI

CONCEITOS E DEFINIÇÕES UTILIZADOS NO TRÂNSITO

5.8. GENERALIDADES

Os conceitos e definições utilizados no trânsito (art. 3º RCNT e art. 1º da Convenção Viária de Viena) independem da terminologia rodoviária propriamente dita, pois não se restringem apenas às rodovias, mas também, aos órgãos de trânsito, veículos, documentos,

autoridades de trânsito e seus agentes e muitos são específicos ou típicos de alguns órgãos de trânsito.

a. Definições

1) Autoridade de trânsito

Entende-se por autoridade de trânsito, o dirigente máximo de órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

2) Agente de autoridade

Agente da autoridade de trânsito é todo aquele que tem a seu cargo os serviços de fiscalização e policiamento, inclusive os expressamente credenciados pela autoridade.

3) Acidentes de trânsito

É todo evento danoso, envolvendo veículo(s), pessoa(s)a, e/ou animal(is) na via pública.

4) Auto de infração e imposição de penalidade (AIIP)

É um documento preenchido pela autoridade de trânsito ou seus agentes, no qual é imposta uma ou mais penalidade ao condutor e/ou proprietário do veículo pela inobservância da Legislação de Trânsito em vigor.

5) Apreensão de veículos

É a retirada do veículo de circulação, visando sanar irregularidade de caráter prolongado, por estar o mesmo adulterado por ser furtado, ou existir fundada suspeita de o ser, estar transportando produto de roubo, assalto, furto, contrabando ou qualquer outro produto de delito ou crime.

6) Automóvel

Veículo automotor de passageiros, com capacidade para até 8 (oito) pessoas, inclusive o condutor, também chamado carro de passeio.

7) Base de Operações

Local onde o policial de trânsito exerce sua função, com a finalidade de manter uma fiscalização ostensiva e permanente, não podendo dela se afastar salvo caso de extrema necessidade.

8) Bicicleta

Veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, cujo condutor dirige em posição montada.

9) Bonde

Veículo de tração elétrica, que se move sobre trilhos,

10) Caminhão

Veículo automotor destinado ao transporte de carga superior a mil e quinhentos quilogramas.

11) Caminhão-trator

Veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

12) Camioneta

Veículo automotor destinado ao transporte de carga até mil e quinhentos quilogramas, também chamado «caminhoneta».

13) Carga

É a soma dos pesos das mercadorias transportadas por um veículo.

14) Carga por eixo

É a carga total transmitida ao leito da via pelo eixo.

15) Carro de mão

Veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

16) Carroça

Veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

17) Catadióptrico

Dispositivo de reflexão e refração de luz utilizado na sinalização de vias e veículos, também chamado «olho-de-gato».

18) Charrete

Veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

19) Chefia de pista

Consiste na fiscalização da execução do serviço do pessoal escalado para os postos.

20) CETRAN

Conselho Estadual de Trânsito

21) Ciclomotor

Bicicleta dotada de motor.

22) CONTETRAN

Conselho Territorial de Trânsito

23) CONTRAN

Conselho Nacional de Trânsito

24) CONTRANDIFE

Conselho de Trânsito do Distrito Federal

25) CIRETRAN

Circunscrição Regional de Trânsito

26) DENATRAN/DENTRAN

Departamento Nacional de Trânsito

27) DNÉR

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

28) DER

Departamento de Estradas de Rodagem (Estadual)

29) DETRAN

Departamento Estadual de Trânsito

30) Daltonismo

É a perturbação de um senso cromático não havendo distinção de cores ou mudança de suas tonalidades.

31) Deslustramento ou ofuscamento

É o defeito de adaptação que se manifesta no espaço e no tempo, em caso de excesso de contraste ou excesso de iluminação. Este fenômeno provoca intensa fadiga ocular, enfraquecimento dos reflexos, sendo, por isso, a causa de inúmeros acidentes.

32) Direito de passagem

É o privilégio de uso de uma via.

33) Dispositivos de sinalização

Todo e qualquer objeto que se preste à sinalização na via pública, objetivando orientar e disciplinar o trânsito.

34) Distância de visibilidade e de ultrapassagem

É a menor distância de visibilidade que deverá dispor o condutor para ultrapassar com segurança, outro veículo, sem risco de interferir no deslocamento normal de um terceiro veículo que esteja se deslocando em sentido contrário, na sua mão de direção.

35) Distância de reação

É a distância percorrida pelo veículo, entre o estímulo da mente de seu condutor e a resposta (varia com a capacidade de reação de cada pessoa e a velocidade desenvolvida pelo veículo).

36) Distância de frenagem

É a distância percorrida pelo veículo desde o início da frenagem até sua parada.

A distância de frenagem varia de acordo com os seguintes fatores:

- velocidade do veículo
- condições dos pneus e freios
- condições do leito da rodovia
- peso do veículo
- maneira de acionar os freios

37) Congestionamento

Aglomerção de veículos parados em fila ou não, em razão do fluxo de tráfego sofrer solução de continuidade, causada por acidentes, obstáculo na pista, semáforos defeituosos, excesso de veículos em circulação em uma mesma via, etc.

38) Estacionamento

Parada de veículos por tempo superior ao necessário, para embarque e desembarque de pessoas ou carga e descarga de mercadorias

39) JARI

Junta Administrativa de Recursos de Infrações

40) Microônibus

Veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

41) Misto

Veículo automotor destinação ao transporte de carga e passageiros.

42) Motocicleta

Veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição montada.

43) Motoneta

Veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

44) Ônibus

Veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

45) Peso total do veículo

É constituído de peso da carga transportada, mais o peso do veículo vazio (tara) ou seja: peso = carga + tara.

46) Reboque

Veículo de um ou mais eixos, que se move tracionado por veículo automotor.

47) RENAVAL

Registro Nacional de Veículos Automotores

48) Semi-reboque

Veículo de um ou mais eixos traseiros, que se move articulado e apoiado na sua unidade tratora.

49) Trator

Veículo automotor, construído para realizar trabalhos agrícolas de construção ou pavimentação, e tracionar outros veículos ou equipamentos.

50) Triciclo

Veículo de propulsão humana ou automotor dotado de três rodas.

51) Veículo articulado

Composição de duas unidades, sendo a primeira de um caminhão-trator, e, a segunda, um semi-reboque.

52) Veículo conjugado

Composição de duas unidades, sendo a primeira um veículo automotor, e, a segunda, um reboque ou equipamento de trabalho agrícola, construção ou pavimentação.

b. Outras definições

1) Aderência

É o coeficiente de atrito e escorregamento combinado, entre duas superfícies.

2) Cama-de-faquir

Dispositivo de ferro ou madeira, com pontas afloradas para cima, e a parte inferior colocada no leito da via, com objetivo de furar pneus de veículos que transponham barreiras de fiscalização.

3) Cone de sinalização

Cone de borracha ou plástico, com a superfície externa recoberta por camada refletiva, para sinalizar locais de acidente, desviar correntes de tráfego, etc.

4) Colete refletivo

Colete confeccionado em plástico ou nylon, com superfície refletiva, nas cores laranja e branca, utilizado pelo agente sobre seu uniforme para serviços noturnos.

5) Fiscalização

É a atividade de observar, examinar e inspecionar, no policiamento de trânsito.

6) Legislação de trânsito

É o grupamento de leis, decretos, regulamentos e normas que se aplicam ao trânsito.

7) Equipamentos obrigatórios

São todos os equipamentos, incluindo os acessórios, previstos em lei, necessários para que o veículo circule em segurança. (Ver art. 181, XXX, b e art. 92 do RCNT).

8) Infração de trânsito

Considerar-se-á infração a inobservância de qualquer preceito da legislação de trânsito em vigor.

O responsável pela infração fica sujeito às seguintes penalidades:

a) advertência

b) multa

c) apreensão do documento de habilitação

d) cassação do documento da habilitação

e) remoção do veículo

f) retenção do veículo

g) apreensão do veículo

9) Sinalização de trânsito

São placas, marcas, sinais, gestos e outras indicações destinadas a orientar os condutores, sobre a localização, velocidade, cruzamentos, passagens de nível e outros dados necessários ao seu deslocamento seguro e paradas quando necessário.

10) A sinalização nas vias públicas será efetuada por:

a) placas de sinalização

b) marcas

c) luzes

d) gestos

e) sons

f) marcos

g) barreiras

(Ver Decreto nº 73.676, de 28-2-74)

ARTIGO VII

POSTO DE CONTROLE RODOVIÁRIO (PCRv)

5.9. CONCEITO

São postos de policiamento fixos, situados ao longo das rodovias com a finalidade de centralizar as ações de frações a pé que atuam especificamente no local.

5.10. AÇÕES DESENVOLVIDAS NO PCRv

São atribuições dos PMs em serviço no PCRv:

- a) Pela ação da presença, compelir os condutores de veículos à obediência das normas legais e ao respeito às eventuais condições de anormalidade existentes;
- b) manter-se à vista dos usuários, diligenciando para assegurar o máximo de segurança e fluidez;
- c) conhecer as alternativas viárias nas proximidades do posto para ter condições de desviar o trânsito, caso seja necessário;
- d) advertir ou autuar os condutores de veículos que transgredirem o CNT, seu Regulamento e demais normas pertinentes;
- e) limitar ao estritamente necessário, suas explicações e informações, sejam ou não referentes ao serviço;
- f) abster-se de conversar com terceiros para não distrair a atenção do serviço;
- g) inteirar-se dos horários e itinerários e destinos das empresas de ônibus rodoviários, para facilitar-lhe a fiscalização e o fornecimento de informação a respeito;
- h) relatar ao seu substituto as novidades e alterações havidas no seu turno de serviço. Toda e qualquer anormalidade que escape à rotina deve ser comunicada ao seu superior hierárquico, pelo meio mais rápido de comunicação disponível, devendo ainda constar em relatório.

5.11. LOCAIS DE FUNCIONAMENTO DOS PCRv

O estilo de policiamento oriundo do PCRv é utilizado nos trechos em obras, nos desvios e em local de acidente para garantir a

plena fluidez e a segurança do trânsito, ou nas ações de controle de velocidade. Para aumentar seu rendimento é conveniente intensificar a sinalização no local.

ARTIGO VIII

POSTOS DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIOS

5.12. CONCEITO

São os postos de policiamento montados ao longo das rodovias, cuja característica principal é a utilização de veículos (automóvel, motocicleta, etc), e a área de atuação é previamente estabelecida através planejamento.

5.13. ATRIBUIÇÃO DOS POLICIAIS EM SERVIÇO NO PCRv

- a. Todas as atribuições descritas para o PCRv passíveis de aplicação ao processo motorizado;
- b. apoiar o policiamento a pé nos PCRv;
- c. atender ocorrências, por iniciativa própria ou em atenção a pedido ou determinação;
- d. fiscalizar os usuários através da verificação dos documentos do veículo e do condutor;
- e. proceder a escoltas mediante ordem ou para atender situação de emergência;
- f. realizar patrulhamento de acordo com planejamento.

5.14. PATRULHAS MOTORIZADAS

O policiamento rodoviário motorizado tem largo raio de ação e grande autonomia, além da flexibilidade prevista em planejamento, podendo prestar o máximo de assistência ao usuário, dada a sua capacidade de rápida locomoção.

Assim, a velocidade recomendada é aquela que permite ao PM observar e ser observado com facilidade pelos usuários. A velocidade de deslocamento deve patentear que a patrulha está realmente patrulhando e não simplesmente rumando para algum destino.

ARTIGO IX

POLICIAMENTO MOTORIZADO

5.15. DO OBJETIVO

O objetivo essencial do policiamento rodoviário é a segurança dos usuários nas rodovias, alcançadas através da fiscalização e orientação. As atividades de fiscalização e de orientação devem ser exercidas segundo alguns critérios, para que interfiram o menos possível na circulação dos veículos e jamais comprometam a fluidez e a segurança.

a. Em função do fluxo de veículos

1) *Trânsito intenso*

Fins de semana, feriados prolongados, início e término de férias, intensificam o trânsito nas rodovias. Assim, além da segurança prepondera o interesse da fluidez do trânsito. A fiscalização é menos intensa e o policiamento (mais presença) deve concentrar seus esforços em:

- ultrapassagens proibidas;
- mão de direção de veículos lentos;
- distâncias de segurança;
- retornos em nível;
- sistema de iluminação;
- entradas e saídas da pista.

2) *Trânsito pouco intenso*

Nestas circunstâncias, estão presentes as condições ideais para intensificação da fiscalização, permitindo que o policiamento, além dos itens anteriores, atende para:

- excesso de velocidade;
- veículos velhos — equipamentos obrigatórios;
- condição de segurança dos veículos ;
- documentos do condutor e do veículo.

ARTIGO X

ESCOLTAS

5.16. CONCEITO

É o tipo de policiamento que consiste em acompanhar uma autoridade, em deslocamentos, para defendê-la e resguardá-la,

assegurando-lhe prioridade de trânsito. Normalmente é feita com duas viaturas, uma à vanguarda e outra cerra-fila.

A viatura vanguarda ou batedor, cuida para que a pista fique desimpedida para o tráfego da comitiva e controla a velocidade de acordo com a programação a ser cumprida. Esta velocidade, entretanto, deve ser a máxima de segurança que a estrada oferece.

A viatura cerra-fila tem a missão de evitar que o comboio da comitiva, seja intercalado por veículos que dela não façam parte.

Cabe salientar que os veículos que não concederem a prioridade que a comitiva requer são infratores do CNT e, como tal, devem ser autuados.

ARTIGO XI

POSTOS DE PESAGEM DE VEÍCULOS (PPV)

5.17. CONCEITO

São postos fixos, do Estado ou da União, alocados ao longo das rodovias estaduais ou federais delegadas, cuja finalidade é a pesagem de caminhões com carga para obediência ao que prescreve os arts. 82 e 83 do RCNT.

5.18. MISSÕES E ATRIBUIÇÕES DOS POLICIAIS NOS PPV

Os policiais nestes Postos têm a missão de executar o policiamento ostensivo, preventivo e repressivo fardado junto aos postos de pesagem de veículos, com a finalidade de desestimular e impedir a desobediência de motoristas ao ato legal da pesagem de seus veículos e respectivas cargas.

São atribuições do PM nos Postos de Pesagem:

Permanecer no posto de pesagem com a finalidade de fazer retornar ao local de pesagem, caminhões que não tenham obedecido a sinalização;

- autuar os caminhões que tentem fugir às balanças, por desobediência à sinalização;
- auxiliar o pessoal civil que trabalha no PPV;
- não abandonar seu posto, sem que para isso haja um substituto.

ARTIGO XII

ACIDENTES DE TRÂNSITO

5.19. CONCEITO

É todo evento danoso, envolvendo veículo(s), pessoa(s) e ou animal(is) na via pública.

5.20. CLASSIFICAÇÃO DOS ACIDENTES

a. Quanto às conseqüências:

1) Simples — acidentes sem vítimas e com danos de pequena monta;

2) Graves — acidentes que resultam vítimas ou apenas danos, mas de grande monta, ou, ainda, aqueles em que há indícios de ilícitos penais ou crimes;

b. Quanto à natureza ou tipo:

1) Abalroamento: acidente em que um veículo em movimento sofre o impacto de outro veículo, também em movimento, lateral ou transversalmente;

a) lateral — quando os veículos transitam na mesma direção podendo ser ao mesmo sentido ou sentido contrário (longitudinal);

b) transversal — quando os veículos transitam em sentidos que se cruzam;

2) Colisão: acidente em que há impacto entre veículos em movimento. Pode ser:

a) frontal — quando os veículos transitam em sentidos opostos;

b) traseira — quando os veículos transitam no mesmo sentido ou, excepcionalmente, em sentido contrário (marcha-à-ré);

c) semifrontal — o ponto de impacto é verificado próximo aos ângulos;

3) Choque: acidente que se caracteriza pelo impacto de um veículo contra quaisquer obstáculos fixos.

4) Capotamento: acidente em que o veículo gira em torno de si mesmo em qualquer sentido, chegando a tocar o teto no solo, imobilizando-se em qualquer posição.

5) Tombamento: acidente em que um veículo tomba sobre uma de suas laterais, imobilizando-se.

6) Atropelamento: acidente em que um veículo causa lesões em pessoa(s), pedestre(s) ou animal(is).

7) Outros: são os demais tipos de acidente que não estão aqui definidos e que por isso necessitam ser melhor esclarecidos, como o soterramento, quedas (em barrancos ou em obras de arte), submersão, incêndio, explosão, etc...

5.21. CAUSAS DOS ACIDENTES

Como causas de acidentes podemos considerar as três fundamentais que são: «veículo — via — homem».

a. *Veículo* — a causa do acidente está diretamente relacionada ao veículo, devido ao seu estado de conservação (pneus, freios, direção, rodas, limpadores de pára-brisas, iluminação, etc), ou ao acondicionamento da carga.

b. *Vias* — em alguns casos, a causa do acidente pode ser a própria via, tais como pista derrapante, esburacada, curvas com sub-elevação (sem compensação), falta ou insuficiência de sinalização, etc.

c. *Homem* — na grande maioria dos casos, a causa do acidente está no próprio homem, seja como condutor, como pedestre ou até como passageiro de um veículo, pela sua negligência, imprudência ou imperícia.

d. *Meio* — está relacionado aos fenômenos atmosféricos (chuva, garoa, neblina, cerração, etc.), estado de conservação das vias (pavimento quebrado, pista sem sinalização).

5.22. ATENDIMENTO DE ACIDENTES (Fases)

a. *Conhecimento do fato*

O PM rodoviário, após tomar conhecimento de um acidente de trânsito ocorrido ao longo das rodovias, por quaisquer meios, dentro de sua área de atuação ou fora dela, fardado ou à paisana, de serviço ou de folga, deve tomar as medidas que o caso exige, observando o seguinte:

1) Quando fardado e de serviço, atender a ocorrência, até o final, solicitando auxílio quando necessário;

2) quando à paisana, de folga ou fora de sua área de serviço, tomar as providências imediatas e solicitar a presença do PM de serviço na área.

b. Providências Imediatas

1) Sinalização do local

Esta providência deve prevalecer sobre as demais quando o local, pelas suas características (curva, lombada) e condições físicas reinantes (chuva, neblina, noite) possam levar à ocorrência de novos acidentes, devendo, quando possível, contando com o apoio de outros policiais ou civis, ser realizada simultaneamente com o socorro às vítimas.

Para sinalizar o local devem ser usados todos os meios disponíveis próprios para a sinalização (triângulos, refletores portados pelos veículos e cones) e de fortuna (galhos de árvore, latas de óleo e estopa com fogo) e tudo o mais que sirva para alertar os demais usuários da existência de perigo. A viatura com luz intermitente ligada, deve ser usada como meio auxiliar da sinalização e não como a própria sinalização.

As distâncias para a colocação da sinalização devem variar de acordo com o traçado e desnível da via e das condições de visibilidade do local.

As latas de fogo não devem aparecer como primeira sinalização, para não assustar o usuário, mas sim, devem ser empregadas após o tráfego canalizado e a velocidade reduzida através de outros meios de sinalização.

É de fundamental importância que a sinalização seja bem colocada e em quantidade suficiente para impedir a ocorrência de novos acidentes e isentando o PM de responsabilidades, atentando sempre para a presença de óleo ou inflamáveis sobre a pista, solicitando, se necessário, o apoio do Corpo de Bombeiros.

2) Verificação da existência de vítimas

A verificação da existência de vítimas é uma providência que deve ser simultânea com a da sinalização. Para tanto e quando o PM estiver sozinho, a execução vai depender da colaboração de terceiros.

Quando sozinho e tiver que contar com o apoio de usuários, o PM deve agir com energia, serena e educadamente, compelindo os usuários a prestarem sua colaboração, com base nos deveres expressos no art. 83, incisos XV e XVI do CNT, aplicando as penalidades previstas nos casos de recusa por crime de omissão de socorro nos termos do art. 135 do CP.

Sempre que as vítimas forem socorridas em veículos particulares, o PM deve orientar para qual hospital devem ser conduzidas,

que deve ser o mais próximo ou mais aparelhado, anotando a placa e o município do veículo transportador, para posterior identificação quando necessário.

3) Remoção dos veículos da rodovia

— acidentes sem vítimas

— remover imediatamente das faixas de rolamento os veículos envolvidos, depois de observar a posição dos mesmos. Caso a remoção seja demorada, pelas condições dos veículos, sinalizar o local.

— acidentes com vítimas

— quando os veículos estiverem no leito da via prejudicando ou colocando em risco a segurança, o PM deverá efetuar a remoção dos veículos para local próximo e perfeitamente seguro, onde não perturbem o trânsito;

— atentar sempre para a posição que os veículos ficaram após o acidente, para poder indicar corretamente a posição deles no croqui, fazendo sempre que possível, um rascunho das posições;

— quando as vítimas forem fatais e estejam ainda dentro dos veículos, estes não devem ser tocados ou retirados do local antes de autorização da autoridade policial e levantamento pericial.

4) Fluidez do trânsito

— após as providências mais urgentes, é necessário que o PM faça fluir o trânsito, evitando congestionamento e quando este ocorrer, a sua retaguarda deve ser objeto de sinalização, de preferência com a presença de outro PM;

— não permitir, em momento algum, a aglomeração de curiosos, pois além de prejudicarem a atividade policial no local facilitam o extravio ou furto de objetos;

— sempre que necessário, desviar o trânsito para outras vias que estejam livres, sendo que para esta providência, o PM deve conhecer muito bem a área e as vias que possibilitem fazer um desvio racional.

ARTIGO XIII

BOLETIM DE ACIDENTE (Ocorrência)

5.23. CONCEITO

O BO é o registro de um fato que a administração pública utiliza para tomar conhecimento. Como todo ato administrativo, deve ser

necessariamente escrito; sempre que o PM tomar conhecimento de qualquer acidente deve preencher o BO, independentemente de acordo entre as partes ou de existência ou não de vítimas.

5.24. FINALIDADE

Sua função principal é apresentar os fatos de um acidente às autoridades de trânsito, as quais julgarão as prováveis causas do sinistro e aplicação de punições (multas) que lhes couber, conforme o que preceitua o CNT e seus regulamentos.

Por estes motivos é que o BO deve ser totalmente preenchido, campo a campo com o dado solicitado, segundo os critérios estabelecidos para cada um e sem omitir nenhum fato constatado, mesmo de forma indireta. (Vide anexo às páginas 363 a 368).

ARTIGO XIV

AUTUAÇÃO DE CONDUTORES

5.25. AUTO DE INFRAÇÃO E IMPOSIÇÃO DE PENALIDADE (AIIP)

CONCEITO:

Auto de Infração: como o próprio nome diz, é um documento preenchido pela autoridade de trânsito ou seus agentes no qual é imposta uma ou mais penalidades ao condutor e/ou proprietário de veículo pela transgressão da legislação de trânsito em vigor.

5.26. OBJETIVO DO AIIP

O objetivo do AIIP é orientar o infrator, para que não cometa novas infrações e aumente o risco de acidentes. Portanto, o objetivo da fiscalização e da autuação é a segurança de todos e não a arrecadação.

ARTIGO XV

BLITZ

5.27. CONCEITO

Modalidade de policiamento que se utiliza um número maior de PMs, mais viaturas e armamento específico. Atua em pontos estratégicos, conforme planejamento prévio, com as seguintes missões:

- a. fiscalização de veículos;
- b. fiscalização de documentos.

5.28. AÇÕES A SEREM REALIZADAS NA FISCALIZAÇÃO DE VEÍCULOS

a. Triagem:

1) para executar a fiscalização o PM, inicialmente, deve fazer uma triagem visual dos veículos a serem vistoriados. Normalmente serão escolhidos veículos:

- a) não identificados;
- b) em mau estado de conservação;
- c) avariados;
- d) com precárias condições de segurança de carga;
- e) novos, nos modelos mais visados por puxadores, com interesse em vendê-los em outro Estado ou País.

b. Segurança

O responsável pela equipe deve montar um esquema de segurança do pessoal empregado, de acordo com as normas vigentes e necessidades locais.

c. Local

O local da fiscalização deve ser, prévia e convenientemente sinalizado, de forma a serem ordenadas as correntes de trânsito, fazendo com que os veículos circulem em velocidade reduzida.

d. Fiscalização do veículo

O PM deve, permanentemente, estar atento às condições de segurança dos veículos em circulação, para bem desempenhar sua atividade fiscalizatória. Ao fiscalizar um veículo, o PM deve verificar:

- 1) Existência e funcionamento dos equipamentos obrigatórios;
- 2) estado de conservação e segurança do veículo;
- 3) licenciamento e documentação de porte obrigatório.

e. Vistoria mais detalhada.

Algumas particularidades serão objeto de vistoria mais detalhada. Vejamos:

1) Nos veículos que transportam cargas excedentes das dimensões ou nas partes externas, devem ser verificadas as condições de acondicionamento e sinalização; se há necessidade de batedor; se

não há risco para os demais usuários e se tal transporte está atendendo ao contido na autorização do DER, quanto ao itinerário dia e horário;

2) nos veículos que transportam explosivos, combustíveis, inflamáveis, corrosivos, ou ainda carga com perigo de cair ou derramar sobre a pista, devem ser verificadas as condições de acondicionamento de segurança da carga, o risco de queda e a necessidade de cobertura ou de retenção até a regularização;

3) nos veículos de carga que transportam passageiros, ou tripulação sobre as carrocerias, nos termos da legislação vigente, devem ser verificadas as condições de segurança do veículo e dos transportados. Quando necessário, determinar que se acomodem melhor, sentando-se com segurança ou entrem na cabine, ou, ainda, que desembarquem ou usem outro meio de transporte;

4) nos veículos acidentados em acidentes, deve ser verificado se as condições de segurança ou os equipamentos obrigatórios foram afetados, impossibilitando o trânsito sem risco ao condutor, via ou sinalização.

5.29. AÇÕES A SEREM EXECUTADAS

a. Fiscalização de documentos:

1) A verificação de documentos, em princípio, deve ser feita em consequência de outra fiscalização, que esteja sendo efetuada, salvo quando o PM suspeitar de alguma infração. Não é recomendável interceptar um veículo, unicamente para verificar os documentos de porte obrigatório, a não ser em operações específicas para esse fim;

2) para verificar os documentos, o PM necessita saber quais são os de porte obrigatório e quais os necessários para situações específicas, devendo conhecer também os respectivos modelos;

3) são documentos de porte obrigatório por todos os condutores de veículos automotores:

- a) documento de identidade;
- b) Carteira Nacional de Habilitação;
- c) Documento Único de Trânsito;
- d) IPVA, para alguns Estados da Federação.

b. Situações específicas

Em algumas situações específicas, outros documentos serão necessários:

1) para circulação internacional:

- certificado internacional para automóveis;
- permissão internacional para dirigir; e
- caderneta de passagem nas alfândegas;

2) para transporte de carga excedente das dimensões máximas permitidas:

- autorização do órgão de trânsito com jurisdição sobre a via.

c. Para trânsito de veículo novo:

1) Da fábrica ao município de destino, é necessário a Licença para Trânsito de Veículo, aceitando-se Nota Fiscal no caso de percurso inferior a 40 Km; Resolução 612/83 — CONTRAN;

2) no município de destino, ou seja, aquele onde o veículo será licenciado pela 1ª vez, é necessária a obtenção de uma Autorização para transitar, enquanto aguarda a complementação do licenciamento.

d. Para conduzir veículo oficial:

- cédula de identidade funcional do condutor;

e. Para conduzir veículo do Corpo Diplomático:

- cartão de identidade, fornecida pelo cerimonial do Ministério das Relações Exteriores;

f. No veículo de Auto-Escola:

- o aprendiz deve portar licença para aprender a dirigir;
- o instrutor deve portar o documento fornecido pela repartição de trânsito, que o habilita para tal mister.

g. Para a realização de obras ou de qualquer ato público é necessário que, previamente seja obtida pelo interessado, autorização de trânsito como atribuição sobre a via; o que se deve verificar em cada um dos documentos citados, vincula-se às normas e aos modelos seguintes:

1) Na Carteira Nacional de Habilitação, observar:

- assinatura da autoridade expedidora;
- existência de rasura ou alterações;
- a data do vencimento do exame médico e oftalmológico;
- o número do prontuário e/ou registro geral com a data de emissão;

- a necessidade do uso de aparelho corretivo;

2) no documento único de trânsito devem ser conferidas as características do veículo e verificadas as condições de autenticidade do documento;

— no caso de alteração das características, deve ser lavrada a autuação correspondente e apreendido o veículo;

— não constitui alteração de cor do veículo a aposição de emblemas, escudos, letreiros, logotipos e outros recursos utilizados como referência ou propaganda, desde que não afete a plena identificação da cor básica e não esteja no pára-brisa ou na parte traseira da carroceria do veículo;

— as características que não podem ser alteradas nos veículos são, atualmente:

- marca (nome do fabricante);
- modelo (ano modelo);
- cor;
- número de chassi;
- classificação (categoria);
- capacidade nominal;
- reservatório de combustível;
- roda (diâmetro de largura);
- suspensão (rebaixamento);
- pára-lamas (ampliação);

3) com referência ao IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores), alguns Estados da Federação não o computaram no DUT (Documento Único de Trânsito). Portanto, quando da confrontação das características do veículo com o constante no DUT, verificar também se consta o pagamento do IPVA. Se não constar, exigir o impresso de recolhimento devidamente autenticado pela rede bancária. Estando o IPVA vencido ou faltando a autenticação, o veículo não estará devidamente licenciado, devendo ser lavrada a autuação correspondente e apreendido o veículo. A fotocópia ou pública forma dos documentos de porte obrigatório — exceto a CNH — as substituem quando devidamente registradas na repartição de trânsito que os expediu.

ARTIGO XVI

PRODUTOS PERIGOSOS

5.30. A utilização intensiva do trânsito de cargas com risco nas rodovias brasileiras é fenômeno real, e coincide com a política de surgimento e implementação de novas fontes de energia alternativa para os produtos derivados de petróleo.

Assim, é necessário que o PM rodoviário tome conhecimento de medidas que foram adotadas para melhor controle e segurança do

transporte deste tipo de carga, para que possa auxiliar da melhor maneira possível quando do acontecimento desde um acidente.

Sabidamente, a segurança e a prevenção são algumas das metas do policiamento rodoviário, e, para que se concretize, é premente a adoção de medidas de toda a ordem, tendentes a proporcionar a educação dos transportadores de cargas com risco.

Desta forma, o Governo Federal baixou o Decreto 96.044, de 18-05-88, o qual regula a execução do transporte rodoviário de cargas e produtos perigosos e dá outras providências.

5.31. DEFINIÇÕES

Consideram-se produtos perigosos os relacionados em Portaria do Min. dos Transportes 291 de 31.5.88. Os produtos explosivos e as substâncias radioativas devem atender, também, as normas específicas, respectivamente do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear.

Os veículos e equipamentos (como tanques e containeres) especificamente destinados ao transporte de produtos perigosos devem ser fabricados de acordo com a norma brasileira ou, na inexistência desta, com a norma internacional aceita, devendo a sua adequação para o transporte o que se destina ser atestada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial, INMETRO.

5.32. SIMBOLOGIA

É o conjunto de símbolos, compreendidos pelas designações específicas de «rótulo de risco» e «painéis de segurança», que um veículo deve portar sempre que estiver transportando um ou mais produtos perigosos.

a. Rótulo de Risco: os rótulos de risco devem ter o tamanho padrão de 0,30cm X 0,30cm e conter o símbolo do produto que o veículo está transportando. Devem ser colocados nas laterais e na traseira do caminhão, sendo que os produtos perigosos são relacionados em nove classes ou categorias:

- classe 1 — Explosivos
- classe 2 — Gases
- classe 3 — Líquidos inflamáveis
- classe 4 — Sólidos inflamáveis
- classe 5 — Substâncias tóxicas e peróxidos orgânicos
- classe 6 — Substâncias tóxicas, infectantes e irritantes

- classe 7 — Substâncias radioativas
- classe 8 — Substâncias corrosivas
- classe 9 — Substâncias perigosas diversas.

b. Painéis de Segurança: os veículos que transportam produtos perigosos, além do rótulo de risco, devem ser identificados com os «painéis de segurança», de cor laranja, retangular, medindo 0,40 X 0,30 cm, colocados um na frente e outro atrás, sempre mais próximo à lateral esquerda do veículo. Deve conter dois campos distintos mas não divididos entre si, sendo que no superior deve ser colocada a identificação do risco do produto perigoso transportado e no inferior o número do produto conforme listagem da ONU. O significado dos números e letras de identificação de riscos do produto são:

TABELA 1

Significado do 1º Algarismo

2. gás
3. líquido inflamável
4. sólido inflamável
5. substância oxidante ou peróxido orgânico
6. substância tóxica
7. substância radioativa
8. substância corrosiva

TABELA 2

SIGNIFICADO DO 2º e/ou 3º ALGARISMO

0. ausência de risco
1. explosivo
2. emana gás
3. inflamável
5. oxidante
6. tóxico
7. radioativo
8. corrosivo
9. perigo de reação violenta, resultante da decomposição espontânea ou de polimerização.

Importante: a letra «X» colocada antes do 1º algarismo do número de identificação de risco, significa que é expressamente proibido o uso de água no produto; a ausência de numeração no painel de segurança, significa que o veículo está vazio.

c. Documentação: a fiscalização de veículos que transportam produtos perigosos, além da documentação estabelecida pela legislação de trânsito em vigor, deverão ser exigidos os seguintes:

1) Certificado de capacitação para o transporte de produtos perigosos a granel do veículo e equipamento; este documento é expedido pelo fabricante do veículo ou equipamento ou pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, não devendo ser exigido quando o veículo transportar produtos fracionados ou em embalagens especiais individuais (botijões, tambores, caixas);

2) certificado para despacho e embarque de produtos perigosos: emitido pelo expedidor, em comum acordo com o transportador, válido para uma viagem, devendo constar o itinerário a ser utilizado pelo veículo;

3) ficha de emergência e envelope para o transporte: deve ser preenchida pelo fabricante do produto ou pelo expedidor e fornecido ao transportador juntamente com o envelope; este documento é importante pois contém informação a respeito do produto transportado e maneiras de lidar com o mesmo em caso de acidente.

OBS: a não apresentação dos documentos acima descritos, ou a apresentação com prazos de validade vencidos, acarretará em autuação ao condutor, conforme o que prescreve o Regulamento para execução dos serviços de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos em seus art. 44, letra b, art. 45, letras l e m.

d. Providências em caso de acidentes e outras emergências:

1) Sempre que ocorrer acidente de trânsito com veículo que transporte produtos perigosos, o PM deve identificar, à distância, pelos rótulos de risco e painéis de segurança, o produto que está sendo transportado e seus riscos, aproximando-se do local quando tiver certeza de que pode fazê-lo com segurança, não permitindo que ninguém o faça, inclusive interditando o trânsito para fazer o estudo de situação;

2) certificando-se que pode aproximar-se do veículo, cientificar-se com o condutor sobre a espécie de produto e se o mesmo está devidamente esclarecido sobre os riscos e providências a serem adotadas;

3) na ausência do condutor ou quando o mesmo seja vítima, tentar localizar a Nota Fiscal ou Ficha de Emergência no interior da cabine do veículo, com instruções sobre as precauções a serem tomadas;

4) identificado o produto (classe e risco) verificar se não há vazamento, ou princípio de vazamento, ou incêndios, adotando as providências constantes da Ficha de Emergência;

5) em princípio deve-se proibir a aglomeração no local do evento, admitindo-se e, sempre que possível, solicitar o auxílio de técnicos especializados na área de cargas perigosas, devidamente identificados;

6) sempre que ocorrer vazamento, derramamentos, incêndios ou de sua possibilidade de explosão, dever-se-á interditar a estrada, implantando desvio, se houver possibilidade, não deixando veículos ou pessoas próximos ao local do evento. Os produtos identificados com *Rótulos de Risco Azuis* exigem medidas especiais de isolamento da área, quando houver iminência de entrar em contato com águas (chuva, neblina);

7) quando não for possível identificar o produto transportado e sempre que houver necessidade, deverá ser solicitado o auxílio do Corpo de Bombeiros ou de técnicos especializados da própria firma fabricante, destinatário ou transportadora do produto;

8) observar e cumprir as instruções constantes do envelope padronizado conforme segue:

- isolar a área, afastando os curiosos;
- sinalizar o local do acidente;
- eliminar ou manter longe de todos os focos de ignição (cigarro, motores, lanternas, etc);
- procurar atender recomendações das fichas de emergências;
- avisar imediatamente ao transportador, ao embarcador do produto, ao Corpo de Bombeiros e autoridades ligadas ao assunto.

ARTIGO XVII

CARGAS INDIVISÍVEIS

5.33. CONCEITO

É a carga unitária, representada por uma única peça estrutural ou por um conjunto de peças fixadas por rebiteagem soldada ou por outro processo para fins de utilização direta com peça acabada, ou ainda, como parte integrante de conjuntos estruturais de montagem de máquinas ou de equipamentos, que pela sua complexidade, só possa ser montada em instalações apropriadas.

5.34. LEGISLAÇÃO

A circulação deste tipo de veículo e carga é regulada pela Resolução n.º 603/82-CONTRAN, e somente poderá ser efetuado o trans-

porte de carga indivisível mediante prévia obtenção da Autorização Especial de Trânsito (AET), fornecida pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via.

5.35. CONDIÇÕES DE TRANSPORTE

a. O transporte de carga indivisível deverá ser efetuado por veículos adequados, que apresentem estrutura, estado de conservação e potência motora compatíveis com a força de tração a ser desenvolvida;

b. as cargas com excessos nas dimensões laterais deverão ser transportadas em veículos cujas larguras sejam compatíveis com a segurança do trânsito;

c. os veículos, combinações de veículos ou veículos especiais, cujas dimensões com ou sem carga, que excedam os limites estabelecidos para trânsito normal, serão sinalizados com placas de advertência;

d. o horário de trânsito para os veículos transportadores de carga indivisível será do amanhecer ao por do sol, inclusive aos sábados, domingos e feriados, desde que atendidas as condições favoráveis de visibilidade;

e. estes veículos não deverão estacionar nos acostamentos e sim em áreas que ofereçam condições para tal;

f. as empresas ou transportadoras autônomas cujas atividades são disciplinadas pela Resolução do CONTRAN, possuem o dever de conhecer e ter a fiel observância dos preceitos nela contida e das demais disposições legais que regem a matéria.

5.36. PROCEDIMENTOS DO PM EM CASO DE ACIDENTE

a. Sinalizar o local, isolando do acesso de pessoas e veículos;

b. comunicar ao transportador ou à empresa responsável;

c. anotar outras medidas necessárias como:

1) Proteção do patrimônio;

2) desobstrução da possível ou desvio do tráfego por outras vias ou desvios;

5.37. OBRAS DE ARTE

O PM deve conhecer a altura, largura e peso da carga transportada, bem como das obras de arte existentes no itinerário, observando-se principalmente:

- a. Peso máximo tolerável por pontes e viadutos;
- b. altura de pórticos, túneis, cabos aéreos de energia elétrica que cruzem a pista, aterros, etc;
- c. caso algum destes, ofereçam obstáculos ou coloquem em risco a carga transportada, manter contacto com a autoridade expedidora da autorização, bem como com o proprietário da carga, para que se mude o itinerário através de desvios, reforços em pontes, ou, escolha de outro itinerário alternativo.

BOLETIM DE OCORRÊNCIA TRÂNSITO RODOVIÁRIO



ESTADO DO PARANÁ
SECRETARIA DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
P M P R - BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA

BOLETIM DE OCORRÊNCIA Nº ____ / ____

Relativo ao acidente de TRÂNSITO RODOVIÁRIO
ocorrido no dia ____ de ____
de 19 ____, na RODOVIA de prefeito ____
km ____, TRECHO compreendido entre as
localidades de ____
e ____
no MUNICÍPIO de ____

Estado do Paraná
Secretaria dos Transportes
Departamento de Estradas de Rodagem
PMPR — Batalhão de Polícia Rodoviária

DISTRITO RODOVIÁRIO
BOLETIM DE OCORRÊNCIA Nº _____

Rodovia _____ Km _____ Data _____ Dia da Semana _____
Trecho _____ Hora do Acidente _____
Hora do Comunicado _____ Chegada do Policial _____
Comunicação à Delegacia de Polícia de _____

ENVOLVEU	Caminhão	☐	☐	☐	Ônibus	☐	☐	☐	Motocicleta	☐	☐	☐
	Caminhão-trator	☐	☐	☐	Microônibus	☐	☐	☐	Motoneta	☐	☐	☐
	Triciclo	☐	☐	☐	Ambulância	☐	☐	☐	Bicicleta	☐	☐	☐
	Veículo c/óleos-frias	☐	☐	☐	Camioneta	☐	☐	☐	Trator	☐	☐	☐
	Veículo articulado	☐	☐	☐	Automóvel	☐	☐	☐	Trem	☐	☐	☐
	Veículo conjugado	☐	☐	☐	Jeep	☐	☐	☐	Hipomóvel	☐	☐	☐
	Pedestre	☐	☐	☐	Animal	☐	☐	☐	Outro	☐	☐	☐

TIPO DO ACIDENTE	Tombamento	☐	Capotamento	☐	Incêndio	☐	Imersão	☐
	Deslizamento	☐	Derramamento de Carga	☐		☐	Outro	☐
	COLISÃO		ABALROAMENTO		CHOQUE			
	Frontal	☐	Longitudinal	☐	Ponte	☐		
VÍTIMA	Traseira	☐	Transversal	☐	Barranco	☐		
	ATROPELAMENTO		Veículo Parado					
	Parada	☐	No acostamento	☐	Poste	☐		
	Andando	☐	Sobre a pista de rolamento	☐	Árvore	☐		
	Correndo	☐	Cruzando a pista	☐	Outro	☐		

CONDIÇÕES GERAIS DA RODOVIA	PAVIMENTO		CONDIÇÕES DA PISTA	
	Asfalto	☐	Fumaca	☐
	Cascalho	☐	Seca	☐
	Terra	☐	Molhada	☐
	Areia	☐	Lamacenta	☐
		☐	Oleosa	☐
		☐	Via em construção ou reparos	☐
		☐	Buraco na pista	☐
		☐	Variante	☐
		☐	Desvio	☐
PISTA		CONDIÇÕES TÉCNICAS		
Simples	☐	Via estreita	☐	
Dupla	☐	Ponte	☐	
Trevo	☐	Viaduto	☐	
		Tangente	☐	
		Curva aberta	☐	
		Curva fechada	☐	
		Nível	☐	
		Depressão	☐	
		Lombada	☐	
		Rampa	☐	
CONTROLE DE TRÂNSITO				
Sinalização vertical (placas)		Sinalização horizontal (marcas e faixas)		
☐		☐		
		Semáforo		
☐		☐		

DADOS DO LOCAL DO EVENTO		TEMPO		LUZ	
Largura útil da pista	_____	Bom	☐	Dia	☐
Largura do acostamento	_____	Chuvoso	☐	Noite	☐
Nº de faixa de rolamento	_____	Nublado	☐	Luar	☐
As faixas são marcadas	_____	Outro	☐	Crepúsculo	☐
As pistas são separadas	_____		☐	Via iluminada	☐
Pelo que	_____		☐	Via sem iluminação	☐
Tipo Localidade	_____		☐	Outra	☐

DER - 4084

B.O. nº / Fls. nº

V nº	LADO E LADO D	V nº	LADO E LADO D	V nº	LADO E LADO D
---------	------------------	---------	------------------	---------	------------------

INDICAR COM SETAS OS PONTOS DE AVARIAS E SOMBREAR

1	2	3	1	2	3	1	2	3
FRONTE	FRONTE À DIREITA	FRONTE À ESQUERDA	FRONTE À DIREITA	FRONTE À ESQUERDA	FRONTE À DIREITA	FRONTE À ESQUERDA	FRONTE À DIREITA	FRONTE À ESQUERDA
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

EXTENSÃO DOS DANOS

1	2	3	1	2	3
NADA SOFREU	PEQUENA MONTA	REGULAR MONTA	GRANDE MONTA		
☐	☐	☐	☐	☐	☐

CONDIÇÕES DOS VEÍCULOS

1	2	3	1	2	3
DEFICIÊNCIA DE FREIOS	DEFEITO NA DIREÇÃO	PNEU(S) LISO(S)	PARA-BRISA OBSCURECIDA	SEM LIMPADOR DE PARA-BRISA	LUZ DEFICIENTE
☐	☐	☐	☐	☐	☐

EXAME ALCOOLICO E TOXICOLÓGICO

V-1: _____ V-2: _____ V-3: _____

VEÍCULO Nº: _____ MARCA _____ ANO _____ COR _____ PLACA _____ CIDADE _____

TIPO _____ ESTADO _____ CATEGORIA _____ MOTIVO VIAGEM _____ CERT. REGISTRO _____

TRU nº _____ ANO _____ SEGURO RESP. CIVIL _____

PROPRIETÁRIO _____ ENDEREÇO _____ CIDADE _____ ESTADO _____

TELEFONE _____

SEGURO DA CARGA _____ DANOS: TOTAL ☐ PARCIAL ☐

NATUREZA DA CARGA _____ ENDEREÇO _____

CONDUTOR _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ ESTADO _____

IDADE _____ SEXO _____ ESTADO CIVIL _____ RG _____

PGU nº _____ CATEGORIA _____ LOCAL DE EXPEDIÇÃO _____

DATA _____ CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO VÁLIDA ATÉ _____

VEÍCULO Nº: _____ MARCA _____ ANO _____ COR _____ PLACA _____ CIDADE _____

TIPO _____ ESTADO _____ CATEGORIA _____ MOTIVO VIAGEM _____ CERT. REGISTRO _____

TRU nº _____ ANO _____ SEGURO RESP. CIVIL _____

PROPRIETÁRIO _____ ENDEREÇO _____ CIDADE _____ ESTADO _____

TELEFONE _____

SEGURO DA CARGA _____ DANOS: TOTAL ☐ PARCIAL ☐

NATUREZA DA CARGA _____ ENDEREÇO _____

CONDUTOR _____ BAIRRO _____ CIDADE _____ ESTADO _____

IDADE _____ SEXO _____ ESTADO CIVIL _____ RG _____

PGU nº _____ CATEGORIA _____ LOCAL DE EXPEDIÇÃO _____

DATA _____ CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO VÁLIDA ATÉ _____

DER - 4084 / VERSO

VITIMAS		COMTE MUNHAS		INFORM. COMPLEMENTAR		ATENDEMENTO	
NOME _____	SEXO _____ IDADE _____						
ESTADO CIVIL _____	NACIONALIDADE _____	PROFISSÃO _____	Com ferimentos ☐				
ENDEREÇO _____							
CONDUZIDA PARA _____	DE _____						
DADOS FORNECIDOS POR _____			Com morte ☐				
CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____	PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____	PEDESTRE ☐					
NOME _____	SEXO _____ IDADE _____						
ESTADO CIVIL _____	NACIONALIDADE _____	PROFISSÃO _____	Com ferimentos ☐				
ENDEREÇO _____							
CONDUZIDA PARA _____	DE _____						
DADOS FORNECIDOS POR _____			Com morte ☐				
CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____	PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____	PEDESTRE ☐					
NOME _____	SEXO _____ IDADE _____						
ESTADO CIVIL _____	NACIONALIDADE _____	PROFISSÃO _____	Com ferimentos ☐				
ENDEREÇO _____							
CONDUZIDA PARA _____	DE _____						
DADOS FORNECIDOS POR _____			Com morte ☐				
CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____	PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____	PEDESTRE ☐					
NOME _____	SEXO _____ IDADE _____						
ESTADO CIVIL _____	NACIONALIDADE _____	PROFISSÃO _____	Com ferimentos ☐				
ENDEREÇO _____							
CONDUZIDA PARA _____	DE _____						
DADOS FORNECIDOS POR _____			Com morte ☐				
CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____	PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____	PEDESTRE ☐					
NOME _____	SEXO _____ IDADE _____						
ESTADO CIVIL _____	NACIONALIDADE _____	PROFISSÃO _____	Com ferimentos ☐				
ENDEREÇO _____							
CONDUZIDA PARA _____	DE _____						
DADOS FORNECIDOS POR _____			Com morte ☐				
CONDUTOR DO VEÍCULO Nº _____	PASSAGEIRO DO VEÍCULO Nº _____	PEDESTRE ☐					
NOME _____	BAIRRO _____	CIDADE _____	ESTADO _____	ENDEREÇO _____			
ONDE SE ENCONTRAVA NA OCASIÃO DO EVENTO E O QUE FAZIA ? _____							
NOME _____	BAIRRO _____	CIDADE _____	ESTADO _____	ENDEREÇO _____			
ONDE SE ENCONTRAVA NA OCASIÃO DO EVENTO E O QUE FAZIA ? _____							
FORAM TIRADAS FOTOGRAFIAS NO LOCAL :				SIM ☐	NÃO ☐	POR QUEM : _____	
POLICIA TÉCNICA ESTEVE NO LOCAL :				SIM ☐	NÃO ☐	IML - SIM ☐ NÃO ☐	
NOTIFICAÇÃO DO ACIDENTE :				V-1 _____	V-2 _____	V-3 _____	
A R C EXPEDIDOS :				V-1 _____	V-2 _____	V-3 _____	
DOC. RETIDOS: 1-Conducutor / 2-Veículo				V-1 ☐ ☐	V-2 ☐ ☐	V-3 ☐ ☐	
GUINCHAMENTO :				V-1 _____	V-2 _____	V-3 _____	
EMPRESA :				LOCAL : _____			
NOME : _____				R. G. _____			
POSTO / GRADUAÇÃO _____				FUNÇÃO _____			
LOCAL / DATA _____				ASS. _____			

[illegible]

B.O. nº _____ DESTACAMENTO: _____
 RODOVIA: _____

CROQUI AUXILIAR ELABORADO NO LOCAL DO ACIDENTE

DECLARAÇÃO DO LEVANTAMENTO DO ACIDENTE

DECLARO QUE AS MEDIDAS E POSIÇÃO FINAL DO(S) VEÍCULO(S) ENVOLVIDO(S) SÃO AS REPRESENTADAS NO CROQUI ACIMA, PELO QUE, FIRMO A PRESENTE.

LOCALIDADE _____, _____ / _____ / 198__
 DATA

ASS. _____ RG: _____ CONDUTOR DO V _____ OU, NA SUA IMPOSSIBILIDADE ASS. _____ NOME: _____ RG: _____ FONE: _____ ENDEREÇO: _____ RELAÇÃO COM O MOTORISTA DO V _____ ☐ PARENTE ☐ AMIGO ☐ TESTEMUNHA ☐ OUTROS EXPLIQUE: _____	ASS. _____ RG: _____ CONDUTOR DO V _____ OU, NA SUA IMPOSSIBILIDADE ASS. _____ NOME: _____ RG: _____ FONE: _____ ENDEREÇO: _____ RELAÇÃO COM O MOTORISTA DO V _____ ☐ PARENTE ☐ AMIGO ☐ TESTEMUNHA ☐ OUTROS EXPLIQUE: _____
---	---

CAPÍTULO 6 MATERIAL

ARTIGO I VIATURA

6.1. INTRODUÇÃO

a. Para os deslocamentos de pessoal e material, empregam-se viaturas normais, muitas vezes com instalações adaptadas ou especializadas, para atuação nos sistemas viários;

b. sob o ponto de vista ideal para a manutenção, é recomendável a unificação da frota de viaturas em poucas marcas a fim de propiciar, entre outras, as seguintes vantagens:

- 1) Mesma linha de equipamentos e ferramental;
- 2) facilidade de especialização dos elementos de manutenção;
- 3) diminuição dos itens de suprimentos estocados, e consequente redução dos «estoques mortos nos almoxarifados»;
- 4) economia de verbas.

6.2. TIPOS

Os principais tipos de viaturas são:

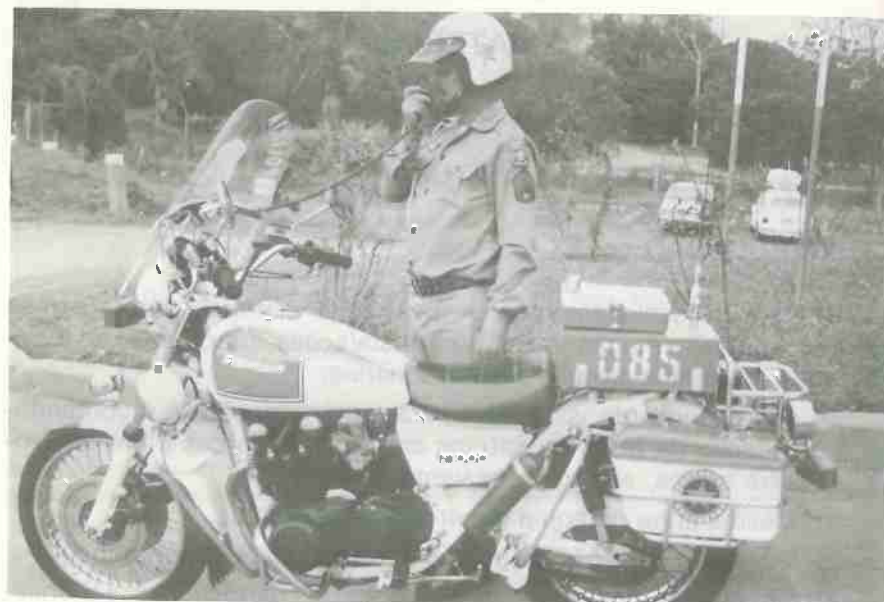
a. Bicicleta e Ciclomotor:

- 1) Possível a utilização nos centros urbanos, parques e, em especial, em locais de estacionamento de veículos;

2) não é recomendável para o Trânsito Rodoviário;

b. Motocicleta:

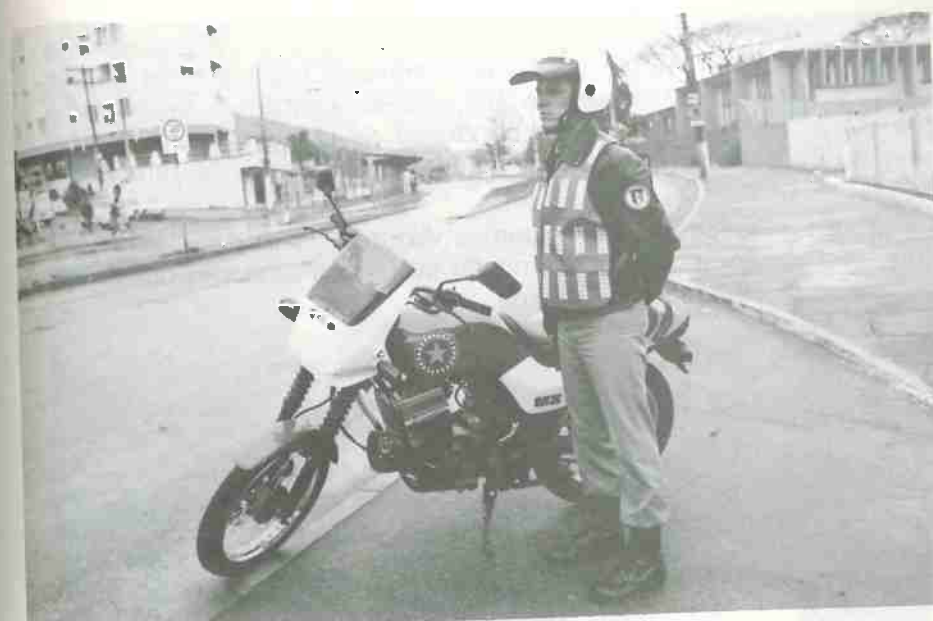
1) De grande mobilidade pelo seu médio porte, motor resistente e baixo consumo de combustível, sua utilização é recomendada para as modalidades de patrulhamento e escolta (Batedor/Motociclista).



Moto Kawasaki (1000) utilizada no Policiamento Rodoviário

2) as potências das motocicletas recomendadas para o Policiamento de Trânsito são as seguintes:

- Para as áreas urbanas: até 450 CC;
- para as rodovias: acima de 180 CC



Moto MZ (250) utilizada no Policiamento Urbano

c. Automóvel:

De grande mobilidade pelo seu médio porte, oferece conforto e segurança à guarnição, permite a condução de razoável número de pessoas e materiais destinados às tarefas especializadas.



Automóvel utilizado no Policiamento Urbano

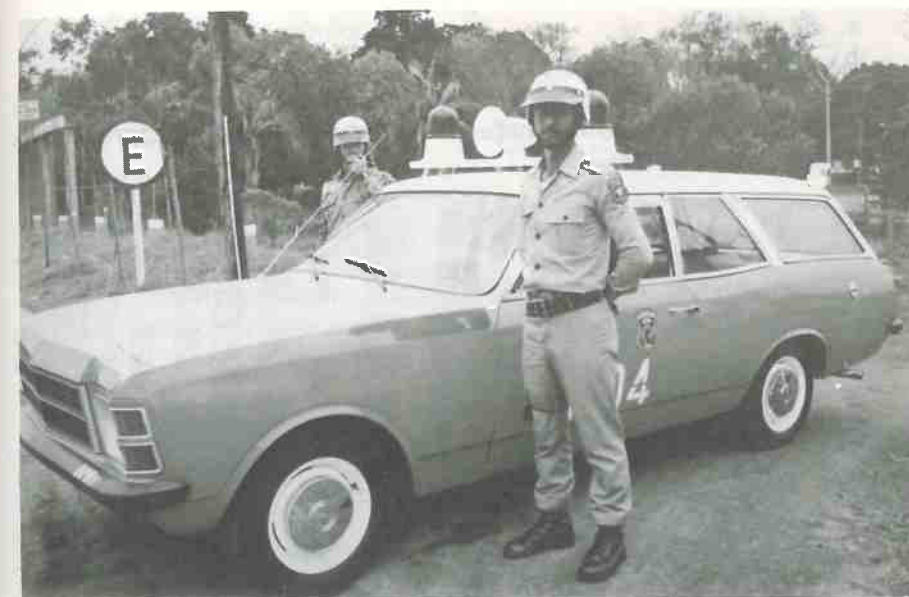
d. Camioneta:

1) De regular mobilidade para o trânsito urbano e de grande mobilidade para o trânsito rodoviário, oferece conforto e segurança à guarnição, permite em geral a condução de maior número de pessoas que o automóvel e de equipamentos destinados às tarefas especializadas;

2) é recomendável que algumas viaturas sejam dotadas de xadrez, outras com maca para remoção de feridos e, ainda, outras para transporte de fração constituída.



Camioneta dotada de xadrez



Camioneta dotada de maca



Camioneta para transporte de fração constituída

e. Caminhão:

Viatura pesada ou médio pesada, além de transporte de pessoal, poderá ser utilizada como auto-reboque (guincho) para remoção de veículos, para transporte de material e como viatura para apreensão de animais em rodovias;



Auto-reboque



f. Ônibus e Microônibus

Viatura pesada ou médio pesada, utilizada para transporte de PM, nas rendições dos turnos de serviço do pessoal a pé e para os eventos especiais;

g. Reboque:

1) Viatura de médio porte utilizada como Posto de Fiscalização e para transporte de material;

2) é recomendável a utilização de reboque de pequeno porte para a remoção de veículos de 2 rodas (Ciclomotores, motocicletas e motonetas);



Reboque para veículo de 2 rodas

ARTIGO II HELICÓPTERO

6.3. CONCEITO

Aeronave de asa rotativa, que se caracteriza pela facilidade de execução de manobras de pouso e de decolagem em qualquer terreno, podendo executar o acompanhamento das diversas situações

que se apresentam no trânsito, quer em áreas urbanas quer em rodovias.

6.4. IMPORTÂNCIA

É de grande utilidade, no policiamento de trânsito, pelo comando que exerce sobre as vias, o que permite o acompanhamento dos fluxos. Possibilita, ainda, o transporte rápido de patrulheiros para locais distantes, o remanejamento de meios operacionais e o resgate e socorro a vítimas de acidentes de trânsito.



Helicóptero sendo utilizado em socorro de urgência

6.5. EMPREGO

Como processo, pode ser empregado em todos os tipos de Policiamento Ostensivo, exceto no de guardas, em apoio aos demais processos e, ainda, na execução de ações de busca e salvamento, tanto em terra como na água, mormente nas atividades da Defesa Civil.

A eficácia do emprego (qualidade do trabalho) do helicóptero no trânsito é assegurada pelo elevado grau de adestramento dos elementos que executam o serviço e sua eficiência (oportunidade de utilização) depende, fundamentalmente, das comunicações e outros

equipamentos especiais utilizados. O policiamento aéreo deve ser usado durante as horas claras do dia, menos quando se fizer em aeronave dotada de equipamentos para voo por instrumentos e com aparelhagem de iluminação adequada.

6.6. VANTAGENS E DESVANTAGENS

a. Vantagens:

- 1) Amplo raio de abrangência permitindo cobrir extensas áreas, em curto espaço de tempo;
- 2) socorro imediato às vítimas de acidentes de trânsito ou atendimento de emergência em situações diversas;
- 3) domínio visual de extensa área e avaliação imediata do comportamento viário;

b. desvantagens:

- As atividades aéreas são condicionadas às variações climáticas e de visibilidade.

ARTIGO III

FARDAMENTO

6.7. CONSIDERAÇÕES GERAIS

a. Em princípio, o fardamento é o previsto em cada PM;

b. de acordo com a Convenção sobre Trânsito Viário, firmada entre o Brasil e outros países, em Viena, a 08-11-68, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 33, de 13-05-80 «os agentes encarregados de regular o trânsito serão facilmente reconhecidos e visíveis, tanto de noite como de dia».

ARTIGO IV

ARMAMENTO

6.8. SITUAÇÕES DE EMPREGO

a. Individual:

- 1) revólver cal 38;
- 2) bastão policial;

b. nas viaturas de 4 rodas:

- 1) espingarda cal 12;
- 2) espingarda cal 38

ARTIGO V APRESTOS

6.9. DISCRIMINAÇÃO

- a. Caneta cor azul ou preta;
- b. cartão-programa;
- c. caderneta de anotações;
- d. ficha de ocorrência;
- e. codificação das ocorrências;
- f. bloco de auto de infrações de trânsito;
- g. codificação das infrações de trânsito;
- h. bloco de boletim de ocorrência

ARTIGO VI EQUIPAMENTOS

6.10. DO POLICIAL

- a. Básico a todos os processos:
 - 1) Cinto de guarnição completo, de cor clara;
 - 2) braçadeira identificadora da organização, de cor clara;
 - 3) colete e punhos refletivos;
 - 4) algemas;
 - 5) guia de revólver com cordão de apito;
 - 6) lanterna;
 - 7) apito;
 - 8) capa de chuva, de cor clara.



Material básico: lanternas

b. Para os processos a pé e montado fica acrescido o Rádio transceptor VHF-FM, portátil;

c. para o processo motorizado com viatura 2 rodas, ficam acrescidos:

- 1) rádio-transceptor VHF-FM portátil;
- 2) capacete de segurança, de cor branca;
- 3) luvas.

6.11. DA VIATURA

Além dos equipamentos normais que integram o veículo ao sair de fábricas:

- a. Básico para as viaturas 4 rodas e 2 rodas (motocicletas):
 - 1) dispositivo de luz vermelha intermitente (flash);
 - 2) dispositivo de alarme sonoro (sirene);
 - 3) rádio-transceptor VHF-FM, veicular;
- b. para as viaturas 2 rodas (motocicletas), ficam acrescidos:
 - 1) espelhos retrovisores, no mínimo um, no lado esquerdo;
 - 2) porta-bastão policial;
 - 3) proteção do motor («mata-cachorro»);
 - 4) pára-brisa especial.

6.12. DOS EQUIPAMENTOS ESPECIAIS

- a. Para medição de velocidade:
 - 1) cronômetro
 - a) definição: instrumento portátil para medida de tempo;

b) finalidade: utilizado na falta do «Radar», para aferir a velocidade dos veículos que transitam em determinado trecho;

c) emprego:

(1) Para fins de operação, escolhe-se um trecho da via, preferencialmente plano, e instala-se um observador (com ou sem binóculo) em ponto próximo, visualizando o segmento previamente demarcado (100, 200, 250, 300 ou 500 m);

(2) o observador aciona a partida do cronômetro quando determinado veículo cruza o ponto inicial balizado no terreno; interrompe

o curso do cronômetro quando o mesmo veículo cruzar o ponto balizado na distância escolhida. Vai, então, à tabela e lê a velocidade do veículo;

(3) constatado o excesso de velocidade, o observador comunica pelo rádio à equipe de PM que, instalada convenientemente adiante, no sentido do deslocamento do veículo infrator, fará a devida autuação.

Tabela para utilização dos cronômetros e binóculos.

1.000m	500m	250m	Km/h
20s	10s	05s	180
21s	10,5s	05,25s	171,42
22s	11s	05,5s	161,63
23s	11,5s	07,75s	156,52
24s	12s	06s	150
25s	12,5s	06,25s	144
26s	13s	06,5s	138,46
27s	13,5s	06,75s	133,33
28s	14s	07s	128,57
29s	14,5s	07,25s	124,13
30s	15s	07,5s	120
31s	15,5s	07,75s	116,12
32s	16s	08s	112,50
33s	16,5s	08,25s	109,09
34s	17s	08,5s	105,88
35s	17,5s	08,75s	102,85
36s	18s	09s	100
37s	18,5s	09,25s	97,29
38s	19s	09,5s	94,73
39s	19,5s	09,75s	92,30
40s	20s	10s	90

2) Radar de velocidade

a) aparelho que determina a velocidade instantânea, indicando por um sinal audível, se ela é maior que certo limite preestabelecido e registrando o seu valor visualmente.



Radar instalado em rodovia

b) utilizado no policiamento de trânsito para medir a velocidade dos veículos em circulação, de forma precisa e segura, de sorte a coibir aqueles que transitam com velocidade superior à permitida para o local;

c) de acordo com as especificações técnicas desenvolvidas por cada fabricante, encontram-se vários tipos de «Radar», todos utilizados com a mesma finalidade e obedecendo, basicamente, aos mesmos princípios.

— os mais conhecidos são:

(1) radar multanova: possui um dispositivo fotográfico que registra os seguintes dados: veículo, hora, velocidade, local, data e velocidade máxima permitida. É, portanto, incontestável o seu registro.

— sua desvantagem está no custo de operação e manutenção. Também classificado como radar fotográfico, nesta circunstância dispensa a ação do operador. Pode registrar, ainda, visualmente ou com cartão



Radar multanova

(2) Radar TR-6 Kustom Signals: simples na operação e de máxima eficiência e exatidão nas leituras de velocidade, compõe-se de antena com tripé e uma unidade de leitura. Uma vez programado, para indicar infrações de ultrapassagem do limite permitido, os dígitos piscam e ouve-se um sinal intermitente. Requer a atuação visual do operador;

(3) Radar TA-11: digital, de simples leitura, de tecnologia brasileira;

(4) Radar Speed Meter: de fabricação norte-americana, possui registrador de gráfico para estudo do fluxo de veículos;

(5) Radar RDL 100: moderno, de fabricação nacional

d) princípio de funcionamento: (Radar de velocidade, modelo RDL 100)

O radar é constituído basicamente por duas unidades:

— Unidade de Rádio-freqüência — uma antena tipo corneta de alto ganho, um conjunto de transmissão/recepção de sinais e um pré-amplificador;

— Unidade Eletrônica de Processamento — um amplificador, filtros, circuitos lógicos, circuito de controle e indicadores. O princípio de funcionamento do radar é o efeito «DOPPLER», onde uma fonte estacionária transmite um sinal contínuo de freqüência que é dirigido ao objeto em movimento. Esteja o objeto se aproximando ou se afastando da fonte, o comprimento de onda é «afetado» por um fator proporcional à velocidade. O sinal de rádio-freqüência é gerado na Unidade de Rádio-freqüência por um diodo e transmitido pela antena. Refletindo-se no veículo, o sinal é captado pela antena e remetido para a Unidade de Processamento, que libera a informação correta. Caso o valor contado seja superior ao programado são acionados os circuitos «bip-bip» e «pisca-pisca», para o mostrador;

e) características gerais:

(1) a distância máxima para detecção é de 1000m aproximadamente. Recomenda-se, entretanto, para maior facilidade de operação, distâncias de 200 a 400m;

(2) programação de velocidade até 199 km/h;

(3) pesos: URF — 1,7 Kg; UEP — 1,3 Kg;

(4) dimensões da antena: 500 x 290 x 200mm;

(5) instalação com plug para acendedor de cigarro ou diretamente em bateria (do veículo ou isoladamente);

f) instalação e operação:

(1) em regra geral a operação do radar é simples, devendo-se, entretanto, observar as instruções do fabricante;

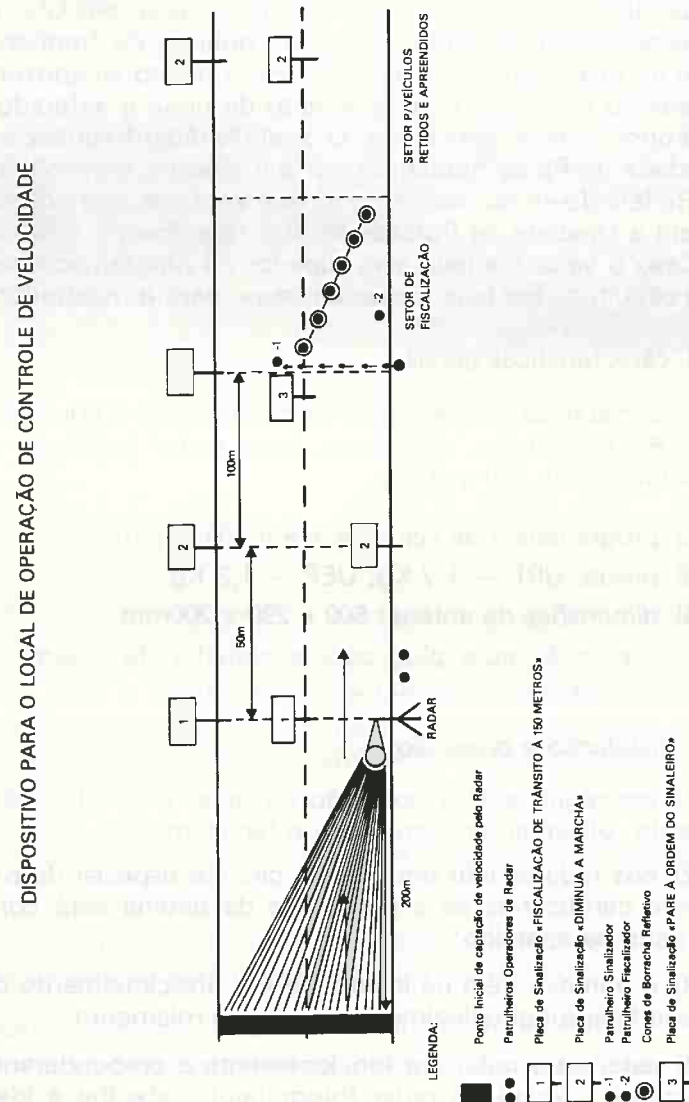
(2) nos radares não dotados de circuito especial de proteção, o PM deve certificar-se se a polaridade da bateria está correta, para evitar pane no aparelho;

(3) o primeiro item da instalação é o posicionamento da antena, que deve ficar longitudinalmente à pista de rolamento;

(4) estando o radar em funcionamento é preponderante o papel do operador (exceto no radar fotográfico); cabe-lhe a identificação

do veículo infrator, pois, num bloco de veículos, será medido aquele que mais se destacar dos demais ou que tiver maior massa; para tanto, é conveniente «amarrar» um ponto no terreno, onde esteja ocorrendo a captação;

(5) o dispositivo para o local da operação de controle de velocidade é visto a seguir:



b. instrumento para medição sonora:

— Decibelímetro

1) apresentação: aparelho destinado a medir a intensidade de ruído. Aplicado às atividades de fiscalização de trânsito mede o ruído da descarga de motores, da buzina e de outros sistemas sonoros dos veículos; requer para sua perfeita utilização um aparelho auxiliar denominado conta-giros.



Decibelímetro e Calibrador

— Conta-Giros:

— aparelho destinado a medir o número de rotações por minuto (RPM) de um motor; quando não fizer parte dos instrumentos do próprio veículo deve ser usado um conta-giros externo, cuja ligação é feita na bobina;



Conta-giros instalado para medição

2) particularidades do método:

a) precauções necessárias:

- (1) escolher e demarcar a área de fiscalização dentro dos padrões técnicos;
- (2) sempre associar o emprego do decibelímetro com um conta-giros (RPM), face às especificações de ordem técnica;
- (3) portar uma tabela que indique a rotação (3/4 do máximo), bem como o número de decibéis (db) preconizados para cada tipo

de veículo (ex.: para veículo cuja rotação máxima seja 6000 RPM, mede-se a 4500 RPM);

(4) é muito útil possuir uma corda fina, com 7m de comprimento e com um gancho numa das extremidades que possibilite fixá-la no pára-choque traseiro do veículo, a fim de medir a distância de aplicação do decibelímetro em locais onde se torne impraticável a demarcação no solo;

(5) observar rigorosamente as especificações técnicas a fim de não invalidar a ação;

b) seqüência de emprego:

— após a escolha e demarcação da área:

(1) posicionar o veículo no local adequado;

(2) ligar o conta-giros externo, quando o veículo não o possuir; na ilustração, que segue, vê-se três fios: dois serão ligados na bobina (um no polo positivo e outro no negativo), e o terceiro na lataria (massa) para fazer terra;



Conta-Giros e Decibelímetro

(3) conferir na tabela e ajustar o conta-giros para a marca e tipo de veículo que está sendo vistoriado;

(4) determinar ao motorista para que ligue o veículo acelerando-o até atingir no indicador o número de rotações necessárias, mantendo-o neste ponto;

(5) ajustar o decibelímetro na escala adequada;

(6) colocar-se à distância de 7m atrás do veículo e direcionar o sensor do decibelímetro, visando o ponto médio daquele;

(7) manter o aparelho a 1,20m de altura do solo;



Medição em veículo parado

(8) para o caso de aferição do veículo em movimento, proceder de conformidade com a legislação pertinente;

(9) após fiscalizado o veículo adotar as medidas recomendadas para cada situação, enquadrando no artigo 181 (itens XXV, g ou XXVI ou XXVII), do RCNT;

Obs.: (a) é aconselhável descontar-se 10% da medição, quando as condições de ruídos não forem totalmente favoráveis (Ex.: na leitura de 81 db, registrar 73 db);

(b) para medir o som de buzinas e de outros sistemas sonoros de alarme, observar as especificações para cada tipo de instrumento, utilizando-se de uma tabela;

(c) o decibelímetro deve ser aferido periodicamente. Para isso é acompanhado de um calibrador que se constitui de uma fonte de emissão de ruído, de frequência constante, possibilitando tal aferição.

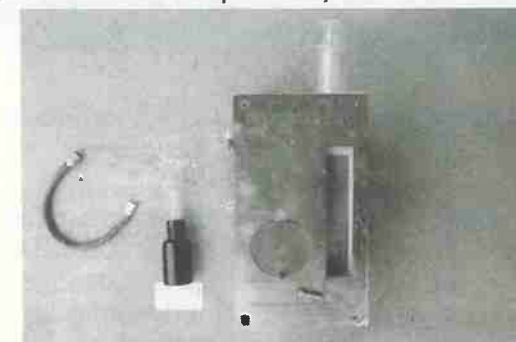


Aferição do Decibelímetro

c. para verificação do estado de embriaguez alcoólica:

— aparelho de ar alveolar «Bafômetro».

1) conceito: aparelho utilizado para medir com rapidez e segurança a dosagem alcoólica em pessoas;



BAFÔMETRO

2) finalidade: verificar a dosagem alcoólica nos condutores de veículos, conforme preceitua a legislação;

3) importância: as estatísticas de acidentes de trânsito, muitos deles com vítimas, deixam em evidência a necessidade premente de se instituir métodos de controle de alcoolemias nos condutores em geral;

4) princípio de funcionamento: o fundamento do processo de identificar a dosagem de álcool no sangue, através da análise do ar expirado, está baseado na premissa de que o álcool se distribui entre o sangue e o ar do alvéolo pulmonar de acordo com a Lei de HENRY. O ar do alvéolo apresenta equilíbrio com o sangue pulmonar, com respeito às concentrações de álcool e outros gases. O índice de álcool no ar alveolar, captado em condições adequadas, é determinado, quantitativamente, pela reação do álcool sobre mistura padronizada de reagente, que nas condições do método, é específica para álcool. Assim, a quantidade de álcool por litro de sangue é dada por leitura direta sobre escala adequada;

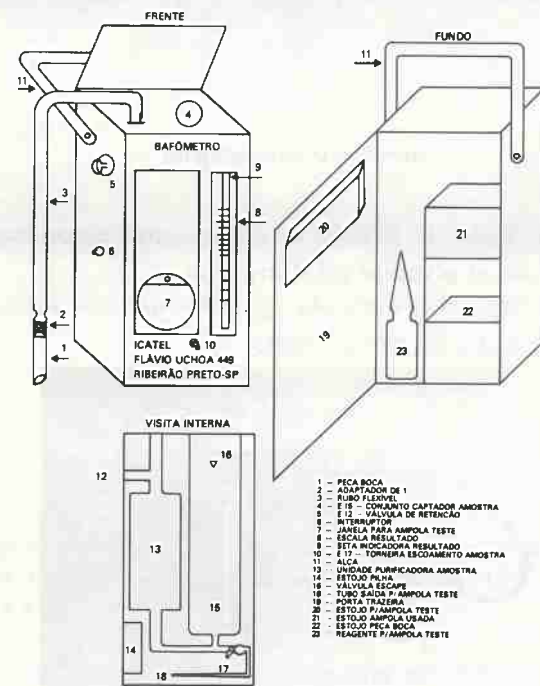


DIAGRAMA DO BAFÔMETRO

5) técnica para operação: não se deve colher amostra do ar expirado pelo condutor tão logo este tenha feito ingestão de uma bebida alcoólica. Cabe esperar, no mínimo 15 minutos, para que todo o álcool existente na mucosa bucal seja totalmente absorvido; havendo urgência na tomada do ar expirado para constatação, pode-se mandar o motorista enxaguar a boca, com água corrente; inicialmente, abre-se uma ampola-teste e adiciona-se-lhe, até a marca, o líquido reagente, aguardando-se 30 segundos. Deve-se mandar o condutor encher bem os pulmões de ar e soprar a mangueira, por, no mínimo, 10 segundos; após isso lê-se, na escala graduada, diretamente, a quantidade de álcool por litro de sangue;



Patrulheiro colhendo o ar de um motorista, para medição.

6) interpretação do resultado é prescrito pela Resolução n.º 476/74 (CONTRAN), que a concentração de oito decigramas de álcool por litro de sangue, ou superior, constitui prova de que o condutor do veículo se acha sob influência do estado de embriaguez alcoólica; aplicar-se-á, se positiva a verificação, a penalidade do artigo 181, o item III, do RCNT.

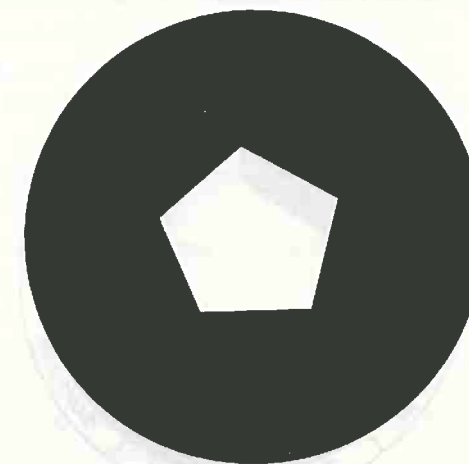
7) Características do aparelho:

- a) tempo de dosagem alcoólica: 3 minutos;
- b) construção em material refratário à umidade;
- c) proteção absoluta contra mudanças de temperatura;
- d) válvula de captação do ar, diamantada;
- e) ampola teste com catalisador de oxi-redução;
- f) peso do aparelho: 1,5kg;
- g) tamanho: 24cm de altura, 12cm de largura e 12cm de profundidade;

d. para medição de fumaça de veículos com motor a óleo diesel: cartão — índice de fumaça — tipo Ringelmann reduzido:

1) apresentação: o cartão índice de fumaça é um meio simples, prático e eficiente, para o controle dos veículos com consumo excessivo de óleo combustível que circulam nas vias públicas e poluem, de forma desnecessária, o meio ambiente; baseia-se na observação visual e no emprego da Escala Ringelmann, controlando os veículos que apresentam emissão excessiva de fumaça; estes limites estão fixados na Resolução nº 510/77-CONTRAN, sendo permitida a emissão de fumaça até a tonalidade igual ao padrão de número 2 da Escala; para altitudes superiores a 500m, admite-se o padrão nº 3;

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Departamento Nacional de Trânsito



CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

Resolução 510/77

Art. 1º — A fiscalização das condições operacionais do motor a óleo Diesel. Objeto do Decreto nº 79.134 de 17 de janeiro de 1977, será procedida em caráter permanente pelos órgãos executivos do sistema nacional de trânsito, mediante aferição da fumaça expelida pelo cano de escapamento do motor. Na forma da presente resolução.

Art. 2º — Para aferição da fumaça, será utilizada a Escala de Ringelmann, ou outros meios cujos resultados possam ser comparados com a referida escala. Conforme dispõe a Norma NB 225 da ABNT.

Art. 3º — Será permitida a emissão da fumaça até a tonalidade igual ao padrão de número 2 (dois) da Escala de Ringelmann.

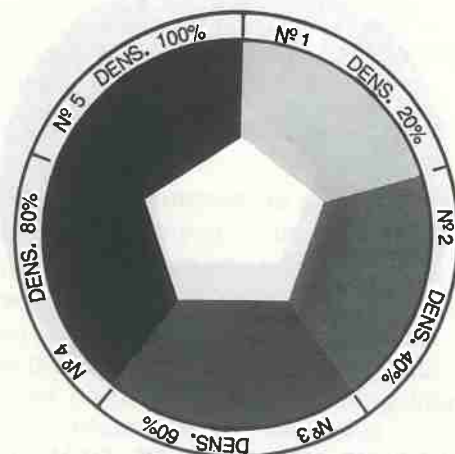
Parágrafo 1 — para altitudes superiores a 500 metros, admite-se o padrão nº 3 (três).

Parágrafo 2 — o veículo que expelir fumaça superior a esses padrões, será retido, até regularização, e imposta multa do grupo 3 do RCNT (Artigo 181, Item XXX, Letra A).

Art. 4º — A aferição da fumaça far-se-á mediante observação e comparação no ponto de escapamento do cano, dos gases expelidos pelo motor.

CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

Conselho Nacional de Trânsito
Departamento Nacional de Trânsito



Cartão-Índice de Fumaça
Tipo Ringelmann Reduzido
INSTRUÇÕES DE USO

- 1º — Segure o cartão com o braço totalmente estendido de forma que os pontos da escala, formem uma tonalidade uniforme.
 - 2º — Compare a fumaça (vista pelo orifício) com o índice determinando qual a tonalidade da escala que mais se assemelha com a tonalidade (densidade) da fumaça.
 - 3º — A emissão de fumaça, gás, óleo ou resíduo de combustível, verificada na comparação visual, que seja superior ao nº dois (2 = 40%) do índice de Ringelmann, caracteriza a infração prevista no artigo 181, item XXX, letra A do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.
 - 4º — Para altitudes superiores a 500 m, admite-se o padrão nº três (3 = 60%) da Escala de Ringelmann.
- ATENÇÃO** — O veículo a ser observado nunca deverá estar a menos de 30 metros, nem a mais de 150 metros de distância do observador.

2) causa do problema: em condições normais, trata-se da violação do parafuso-lacre da bomba injetora dos motores diesel, com o propósito, pelo camioneiro ou proprietário, de melhorar o desempenho do veículo, inobstante os efeitos acima descritos;

3) instruções para avaliação do nível de fumaça:

a) o PM deverá colocar-se numa posição tal, em relação ao veículo, que lhe permita observá-lo contra um fundo claro (horizonte);

b) a observação deverá ser feita, quando o veículo, de preferência carregado, estiver vencendo um longo aclive;

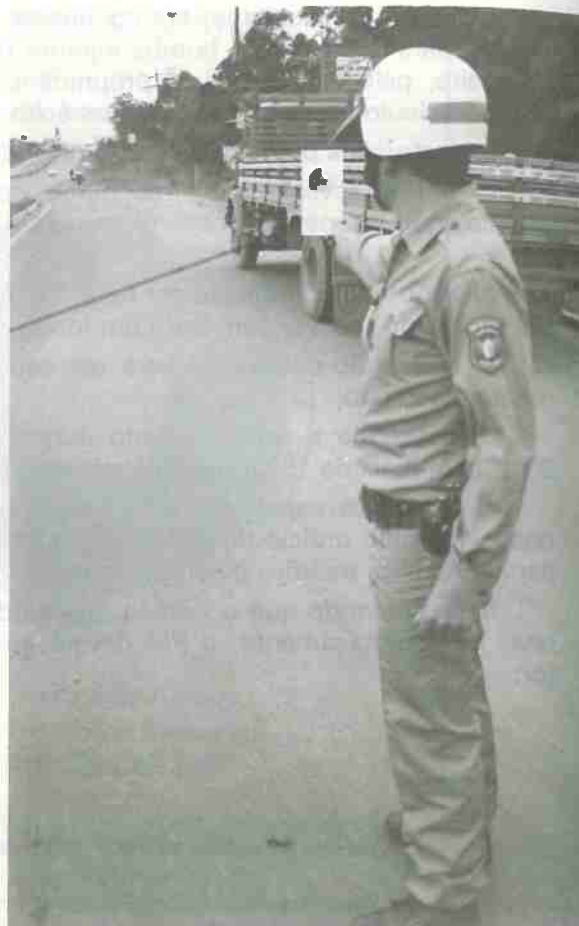
c) o «cartão-padrão» deverá ser segurado com o braço totalmente estendido;

d) o veículo a ser observado nunca deverá estar a menos de 30m, nem mais de 150m de distância do PM;

e) a fumaça expelida pelo escapamento do veículo, deverá ser observada pelo orifício do «cartão-padrão» e ao mesmo tempo comparada com os padrões colorimétricos;

f) constatando que o veículo observado está fora do limite tolerável de esfumaçamento, o PM deverá efetuar a autuação do infrator.

CANO DO ESCAPAMENTO
DO MOTOR



PM avaliando o índice de fumaça produzido por um veículo diesel

e. para verificação de excesso de peso em veículo de carga: Balança Portáteis:

1) conceito: são instrumentos de precisão que, se valendo de um sistema hidro-mecânico, medem o peso de veículos de carga;

2) finalidade: destinam-se à pesagem por roda dos veículos e suas cargas e quando usadas em dupla, pesagem por eixo, de modo que se possa fiscalizar o excesso de peso transmitido ao pavimento das vias;

3) emprego: são aparelhos de uso típico de Polícia Rodoviária, utilizados em situação de apoio a operações em balanças fixas. Usam-se para pesar a carga de veículos que desbordam ou ultrapassam o posto de pesagem sem parar ou para pesagens isoladas, assistemáticas, de veículos ocasionalmente encontrados em situação suspeita no tocante ao peso da carga; as balanças portáteis podem compor postos de pesagem temporários sem que se danifiquem pelo trabalho excessivo, desde que sejam preparadas áreas especiais de pesagem, à margem das vias, com espaço apropriado, no piso asfáltico, para o «encaixe» das balanças. Para este fim também podem ser confeccionadas rampas de madeira. Em ambos os casos, o piso da balança deve ser protegido por uma borracha sobre a qual repousará a roda do veículo a ser pesado;

4) balança Haenni:

a) modelo portátil de fácil transporte, podendo ser utilizado somente por uma pessoa;

b) pesa por roda ou eixo (a soma indica o peso total do veículo);

c) a pesagem deve ser feita em superfície plana e resistente;

d) sistema hidro-mecânico;

e) insensível às variações bruscas de temperatura;

f) escala máxima de 10.000 Kg/roda ou 20.000 Kg/eixo, com frações de 100 Kg;

g) dimensões: 20mm (espessura) x 690mm (comprimento) x 460mm (largura);

h) peso: 19,8 Kg;

i) precisão de $\pm 0,5\%$ (fim de escala) nas temperaturas entre -20°C e $+50^{\circ}\text{C}$



Balança portátil

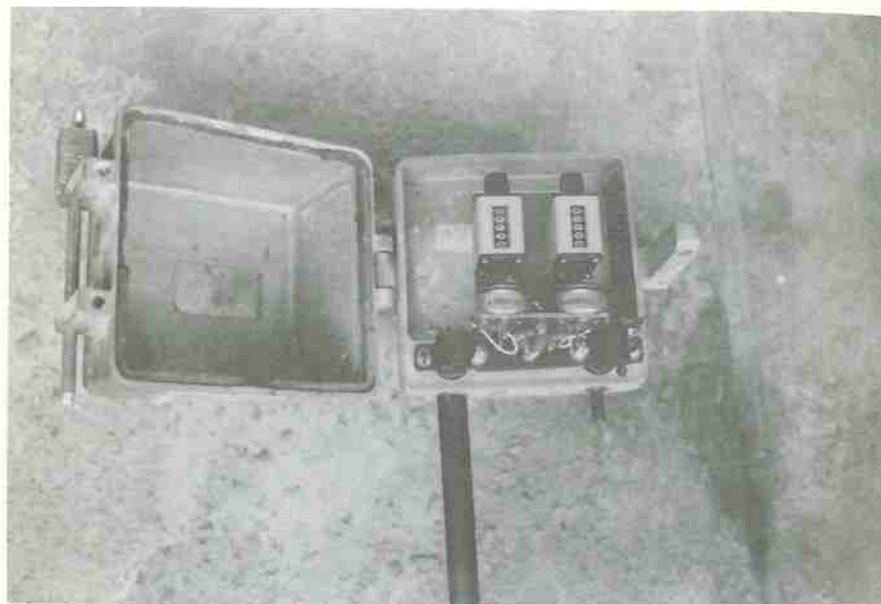


Pesagem com balança portátil

f. para contagem de fluxo de veículos:

1) contador de impulsos:

a) apresentação: é um aparelho que se destina a registrar o número de veículos que passam por determinado ponto de uma via num certo período de tempo;



Este aparelho possui um relógio que possibilita programá-lo para que funcione em determinadas faixas de horários, além de contar com dois marcadores de fluxo de veículos, em que o primeiro registra apenas num sentido e o segundo marca o fluxo total (ambos os sentidos);



b) composição:

(1) relógio com capacidade de programação de 24 horas consecutivas de funcionamento, desligando-se automaticamente no término do período;

(2) marcadores: fornecem a leitura direta do número de pressões a que são submetidas as mangueiras, pois ao passar o veículo são registrados todos os eixos que transpuseram as mesmas;

(3) mangueiras: pode ser usada uma mangueira ou duas, dependendo do tipo de registro que se quer fazer; usa-se uma mangueira deitada transversalmente ao longo da(s) pista(s) de rolamento quando se deseja registrar o fluxo total (dois sentidos). Quando se quer registrar o fluxo num só sentido a mangueira deve ser estendida de forma que o registro seja feito considerando-se apenas os veículos que transitam no sentido que se deseja registrar; também podem ser usadas as duas mangueiras simultaneamente quando se deseja registrar o fluxo total e o fluxo num só sentido;

c) funcionamento: é um aparelho de funcionamento elétrico-mecânico, sendo alimentado por duas pilhas de 6 volts, destinadas a sensibilizar os marcadores e mecanismos de desligamento automático. Uma vez sensibilizado, a pressão oriunda dos pneumáticos do veículo movimenta o mecanismo do aparelho; deve ser empregado com a supervisão de um operador que deverá programar as horas de uso do aparelho bem como registrar os veículos com mais de dois eixos independentemente, para que o levantamento retrate à luz da verdade, isto porque o aparelho somente registra os impulsos;

d) finalidade do uso: a realização de levantamento de dados precisos, a fim de determinar horários críticos e volume de fluxo, para fins de planejamento policial e de engenharia;

2) contador manual: instrumento utilizado para efetuar a contagem do número de veículos que cruzem por determinado ponto de uma via, em certo espaço de tempo; vale-se de um processo mecânico, pois é acionado manualmente pelo PM, sendo um substituto do contador de impulsos; a finalidade dos contadores em geral é o estudo do comportamento do fluxo de veículos, como informação operacional valiosa e imprescindível ao planejamento;



Contador Manual

g. para observação: Binóculo

1) apresentação: equipamento utilizado para aproximar a visão, através do uso de lentes; muito eficaz, nas operações policiais militares, quando usado em combinação com as comunicações;

2) emprego:

a) em operações realizadas nas rodovias, para observação em áreas distantes, a partir de posições cobertas, a fim de identificar, com precisão, infrações cometidas e informar a outras posições para que estas efetuem a autuação. Ex.: nas operações com radar; nos locais de proibição de ultrapassagens e outros;

b) em observação aérea, para identificação de veículos e outros detalhes importantes;

c) em zonas urbanas, para observação do comportamento viário, a partir de pontos de comando;

3) especificação de uso:

a) é mais indicado o binóculo que permita regulagem de aproximação e afastamento da imagem;

b) pode ser conduzido pendurado ao pescoço, por meio de um tirante de couro, para facilitar os movimentos do observador;

c) recomenda-se o uso coletivo do binóculo, ou seja, o emprego de um por grupo de trabalho ou operação;

h. para sinalização e avisos de emergência:

1) placas de sinalização vertical

a) definição: a sinalização através de placas é um subsistema de sinalização viária, que se utiliza de dispositivos de controle de trânsito, onde o meio de comunicação (sinal) está na posição vertical, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolos e/ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídos;

b) finalidade: tem por fim aumentar a segurança, ajudar a manter o fluxo de trânsito em ordem e fornecer informações aos usuários da via. A sinalização vertical é necessária para:

— regulamentar as obrigações, limitações, proibições ou restrições que governam o uso da via;

— advertir os condutores sobre os perigos existentes na via, alertando também sobre a proximidade de escolas, passagens de pedestres, etc...;

— indicar direções, logradouros, pontos de interesse, etc, de forma a ajudar o condutor em seu deslocamento;

c) construção e instalação: os detalhes relativos aos tipos, formas, cores, dimensões, padrões alfanuméricos e símbolos, reflexibilidade de iluminação, materiais localização, fixação e suportes, uso de placas suspensas e manutenção e conservação, encontram-se descritos no Manual de Sinalização de Trânsito — Parte I — Sinalização Vertical, do DENATRAN, 1992.

2) cavalete:

a) apresentação: em geral, são peças articuláveis ou dobráveis com acabamento em pintura listrada e refletiva, confeccionados em madeira ou metal; devem ter a característica de serem facilmente transportáveis e seu uso deve ser muito criterioso, para não se tornar um potencial de perigo na via;

b) finalidade: serve para restringir, isolar ou demarcar áreas ou, ainda, dividir ou canalizar, temporariamente, correntes de trânsito de veículos ou pessoas; é sobremaneira útil em casos de acidentes;

c) modelo rebatível: compreende uma haste de madeira, articulada por dobradiças, em quatro partes iguais que, quando montado, toma a forma de um cavalete de tamanho normal; apresenta-se pintado, a intervalos regulares, com faixas pretas e amarelas, de preferência com tinta refletiva; nas extremidades da haste existem dois pares de limitadores, para o encaixe das hastes verticais de sustentação;

d) particularidades:

1) Pela constituição, pode ser facilmente transportado, mesmo em viatura leve, e rapidamente armado;

(2) a articulação metálica propicia grande segurança e durabilidade;

3) cones: os cones são recursos empregados a fim de controlar os movimentos dos veículos segundo trajetórias definidas, ou seja, servem de canalizadores do fluxo de trânsito, bem como separadores de fluxos contrários; são apresentados em borracha ou em plástico, com acabamento listrado e refletivo. Seu desenho possibilita fácil armazenamento e transporte. São empregados soltos sobre o leito viário e dado as características de seu material nunca se tornam um obstáculo perigoso sobre a via;



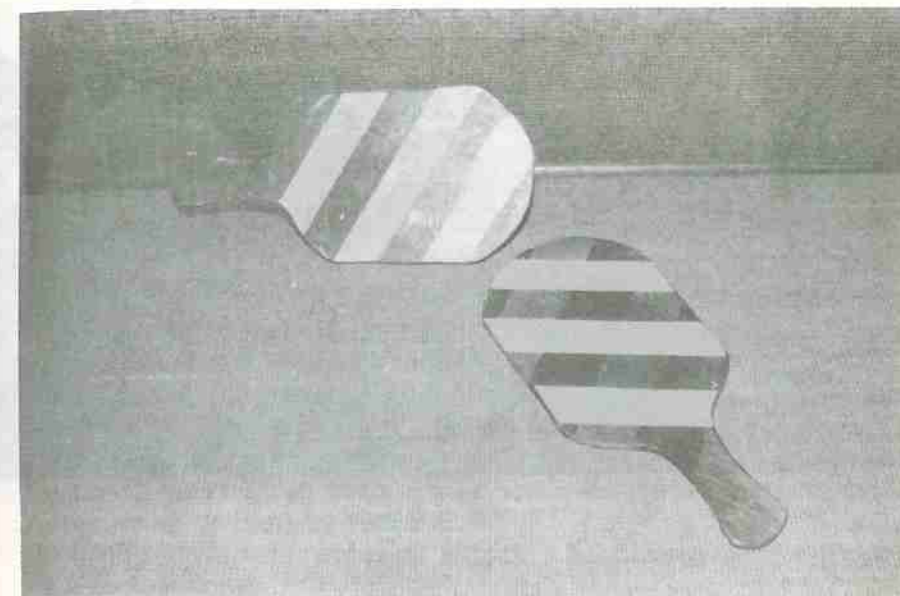
Material de Sinalização

4) raquete de sinalização:

a) Apresentação: no formato de raquete de tênis, pintadas com tinta refletiva em amarelo, possuindo no eixo maior, sem incluir o punho, aproximadamente 30cm, e no eixo menor, perpendicular ao punho, 20cm. As faixas amarelas devem medir em torno de 5cm de largura, intercaladas com faixas pretas de igual dimensão;

b) emprego: servem para sinalizar em vias públicas, no sentido de alertar os condutores para diminuírem a velocidade, face à exis-

tência de uma situação potencialmente perigosa adiante; o seu emprego é mais recomendado no início de curvas perigosas e sobre os canteiros nas avenidas;



Raquetes de sinalização



Emprego da raquete

5) prancheta com sinalização «PARE»

a) apresentação: é um meio de sinalização empregado pelo PM, que consiste em um sinal «PARE», colocado no verso da prancheta de anotações;

b) finalidade: destina-se a favorecer o trabalho do PM, constituindo-se numa informação precisa para o condutor;

c) especificações de uso:

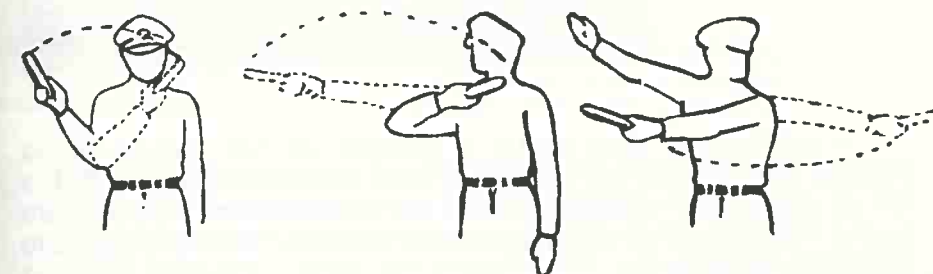
(1) O PM, quando em atividade de trânsito, mormente nas operações de fiscalização (comando de trânsito), deve portá-la;

(2) além de constituir-se num elemento de informação ao condutor é também um fator de reforço à ordem emanada do PM;

6) bastão luminoso:

a) Apresentação: é um bastão provido de bateria ou pilhas elétricas com a finalidade de tornar mais visíveis os gestos dos PM, em comandos de trânsito ou operações noturnas;

b) considerações gerais: o bastão iluminado é um valioso auxiliar para dar sinais ou fazer gestos à noite ou durante mau tempo, quando a visibilidade é baixa. Não é um bom substituto para iluminar ou focalizar um PM num posto regular; o bastão torna-se confuso para o motorista a menos que seja usado convenientemente. Para parar um veículo com o bastão, encare a linha de fluxo que se movimenta, permanecendo ligeiramente ao lado de sua rota direta. Segure o bastão na mão direita, aguentando-o à frente, com o seu cotovelo dobrado. O bastão se encontra agora numa posição vertical e deve ser balançado ou agitado da direita para a esquerda num arco de cerca de 45°C (graus); o sinal «siga» é dado na maneira normal; vira-se o corpo paralelamente ao fluxo que deve ser movimentado e dê o sinal «siga» com o movimento do braço. O sinal deve ser exagerado e repetido, devido à má visibilidade; executado apropriadamente, o sinal dará ênfase ao fluxo do sentido oposto para que pare; para permitir um movimento de virar à esquerda, depois de parar o fluxo que flui do lado oposto, aponte a extremidade luminosa do bastão para o carro que deve fazer a volta ou curva. Em seguida, balance o bastão, fazendo-o descrever um arco na direção do movimento de curva à esquerda. Este sinal talvez necessite ser repetido. Assegure-se de exagerar seus movimentos ao usar o bastão. A luz no bastão deve estar apagada quando não se estiver dando sinais. Veja as ilustrações



Sinal de Parar
(PARE)

Sinal de seguir (SIGA)

Virar à esquerda

7) farolete com extensão:

a) Apresentação: consiste em um farol pequeno, com uma extensão de fio no mínimo com 50 metros, que tenha no seu término uma adaptação para ligar direto na bateria ou isqueiro do veículo;

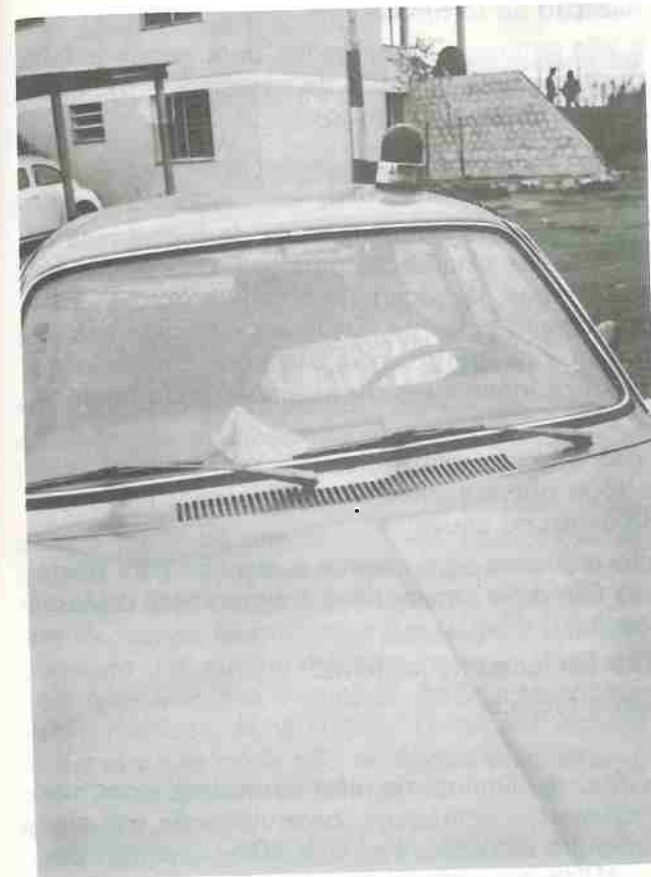
b) emprego: é utilizado à noite, pelo PM, para localizar pessoas, animais ou objetos, principalmente na área rural; possibilita, ainda, a iluminação de locais de acidentes, veículos em pane e serve como sinalização de emergência; nas áreas urbanas serve para verificar adjacências das vias, incluindo-se endereços;



Emprego de farolete

c) precauções: deve-se ter o cuidado de não focá-lo contra veículos que venham em direção ao local onde se encontra o PM, a fim de não causar ofuscamentos e, em consequência, acidentes do qual o PM poderá ser apontado como causador; também chamado farolete de advertência;

8) dispositivo de luz vermelha intermitente portátil: colocado sobre o tecto dos veículos, serve como advertência de direção múltipla, para os demais condutores. Pode também ser usado para advertir os condutores de que um veículo da PM está sendo empregado temporariamente em uma barreira para isolar área perigosa; possibilita, à noite, que viaturas de fiscalização operem em situações de patrulhamento e emergência;



Dispositivo de luz vermelha intermitente portátil, instalado em veículo.

9) triângulo refletivo: é o dispositivo de sinalização refletora de emergência de que trata a legislação de trânsito. O PM, além de exigir a apresentação do triângulo nas fiscalizações, deve orientar o condutor para que o utilize nas situações em que o veículo apresenta pane ou se encontra acidentado sobre a pista; em situações de emergência, será utilizado, pela guarnição, o triângulo da própria viatura; o dispositivo deve ser instalado a cerca de 25 metros do local de risco, no sentido do deslocamento do veículo, de sorte a formar um ângulo de aproximação;

10) sistema de iluminação da viatura: em condições de visibilidade insuficiente é obrigatório o uso de sinais luminosos da viatura (farol, luzes intermitentes; flash; pisca-alerta; etc);

11) meios de sinalização de fortuna:

a) Apresentação: são artifícios empregados para suprir a falta ou complementar dispositivos de sinalização de emergência, no intuito de sinalizar e prevenir acidentes de trânsito;

b) tipos de emprego:

(1) galhos de árvores (uso durante o dia);

(2) latas de fogo (uso durante a noite); a lata de fogo (mina ou tocha), à noite é uma excelente sinalização para balizar locais de perigo (deslizamentos de barreiras, desvios temporários e outros), mormente onde tenha ocorrido um acidente. Deve ser colocada nas extremidades da pista e nunca no centro, pois isto pode causar incêndio em veículo que conduza inflamáveis ou esteja vazando gasolina, além de danificar o asfalto;

(3) tonéis, para uso à noite, com refletivos, ou, também, para proteção das latas de fogo que colocadas no seu interior não sejam apagadas pela ação do vento ou chuva;

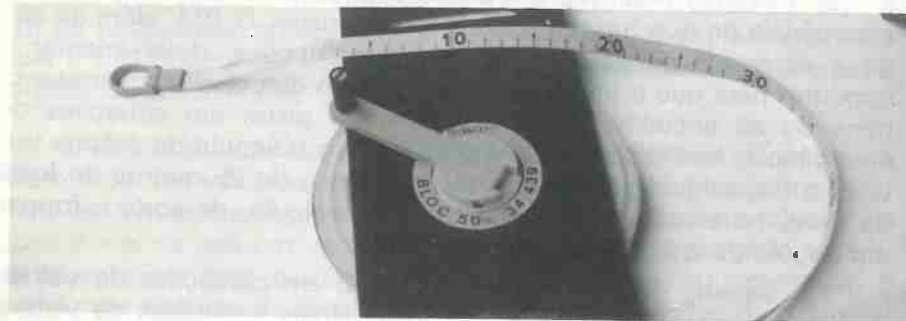
(4) qualquer objeto que sirva para chamar a atenção para obstáculos na pista. Seu uso não deve causar risco à segurança, devido a sua má posição (colocação);

i. para atendimento em locais de acidente:

1) para levantamento técnico:

a) trena:

(1) apresentação: fita, geralmente de plástico flexível, com marcação em metros e frações até centímetros, para utilização nas atividades de trânsito; o tamanho recomendável é de 50m (mínimo), possuindo uma argola metálica em uma das extremidades para, em combinação com estacas de amarração, possibilitar as medições nos levantamentos por apenas um policial-militar;



Trena

(2) emprego:

(a) tem a sua maior função relacionada ao levantamento planimétrico de acidentes de trânsito, ocasião em que se torna indispensável;

(b) nas verificações das dimensões máximas autorizadas de veículos e cargas;

(c) em todas as situações em que seja necessário assinalar medidas precisas;

c) giz de cera: o giz de cera é usado para marcação da posição final de pessoas feridas, cadáveres, veículos, vidros quebrados, manchas de sangue e outros, em casos de acidentes de trânsito. Também é usado o giz de cera para se numerar, no leito da via, a sequência das medições, com a vantagem de não se apagar rapidamente e ser usado mesmo sob chuva;

c) estacas de amarração: as estacas de amarração, são usadas para a partir de um ponto fixo, base de amarração, criar diversos pontos secundários com vistas ao levantamento topográfico (planimétrico). Medem aproximadamente 40cm de comprimento e 8cm de largura, sendo identificadas por letras do alfabeto. Em cada estaca é colocado um gancho metálico onde é introduzida a presilha da trena para execução das medições. Após o levantamento são retiradas do solo e recolocadas na viatura. O uso das estacas é quase que restrito às áreas rurais onde não se dispõe facilmente de pontos de amarração. Tal fato faz com que se use um ponto fixo base de amarração (poste de energia, marco quilométrico, obras de arte e outros). A partir dele, cria-se outros pontos com o uso das estacas;

d) máquina fotográfica:

(1) apresentação e finalidade: equipamento utilizado nos levantamentos de acidentes de trânsito de maior vulto, para fixar detalhes importantes relativos aos veículos, vítimas, cargas, sentido do movimento dos veículos, e outros. Um levantamento fica enriquecido. A máquina fotográfica ideal para o trabalho é a que disponha de foco automático e iluminação vinculada ao dispositivo de disparo, para as tomadas à noite ou em más condições de iluminação;

(2) recomendações: não é imprescindível que a guarnição de polícia militar disponha do equipamento, que, devido ao custo, fica mais adstrito ao uso coletivo de frações de uma mesma área. Caso necessário poderá ser solicitado, até mesmo mediante autorização das partes envolvidas na ocorrência, a participação de fotógrafo civil, cabendo ao PM orientá-lo, convenientemente, quanto as toma-

das. É recomendável o levantamento fotográfico nos acidentes de trânsito envolvendo veículos oficiais em especial viaturas da PM;

2) para socorro de acidentados:

a) caixa de primeiros socorros:

(1) consiste em uma caixa, normalmente de madeira, internamente com subdivisões onde vão acondicionados medicamentos para primeiros socorros às vítimas de acidentes de trânsito;

(2) importância: é de grande utilidade, principalmente quando o acidente ocorrer em locais distantes de recursos médicos;

(3) relação de medicamentos: o conteúdo da caixa de primeiros socorros é de medicamentos e materiais de fácil aquisição, dentro das disponibilidades de cada fração Policial Militar e que não exijam conhecimento especializado na sua aplicação. Podemos citar, dentre outros, os seguintes medicamentos e materiais que devem constar na caixa de primeiros socorros:

- água oxigenada 10 volumes;
- álcool;
- algodão;
- esparadrapo;



Caixa de primeiros socorros



- garrote;
- pinça para curativos;
- termômetro;
- antiinflamatórios;
- luva cirúrgica especial;
- solução cirúrgica;
- gaze (compressas e ataduras);
- pomadas para queimaduras;
- analgésicos;
- mercúrio cromo;
- mertiolate;
- band-aid;
- aparelho de barbear;
- colírio;
- ataduras (para talas), de gaze elásticas;
- tesoura anatômica;

— outros julgados úteis; incluso na caixa deve haver um manual ou folheto de primeiros socorros, como fonte de consulta nas emergências;

b) máscara de oxigênio:

(1) apresentação: a máscara de oxigênio, utilizada para primeiros socorros, em todos os casos de perturbações respiratórias e suspensão da respiração consiste em:

(a) um recipiente seguro de duração ilimitada, com 90 litros de oxigênio puro (99,5%), o que é suficiente para uma respiração artificial ou inalação por cerca de 20 minutos;

(b) um fole compressível para respiração artificial, inicialmente, com oxigênio puro e depois de uma mistura de oxigênio e ar; o fole aspira o ar fresco do exterior quando o fluxo de oxigênio diminui, o que permite a continuação da respiração artificial, mesmo depois do reservatório estar vazio; assim, aparelho pode substituir a respiração boca a boca de maneira eficiente;

(2) importância: está cientificamente comprovada a importância se iniciar «in loco» a administração imediata de oxigênio, em caso de enfarte ou acidente; esta providência diminuirá, consideravelmente, as consequências danosas à vida, pois estimular a circulação sanguínea é o primeiro requisito nestas circunstâncias;

(3) utilização em caso de:

- (a) enfarte;
- (b) perturbação circulatória;
- (c) choque provocado por um acidente;
- (d) asfixia;
- (e) intoxicação por fumaça;
- (f) choque elétrico;

(4) emprego: para os primeiros socorros, a vítima deve ser deitada confortavelmente, coberta (aquecida), com a cabeça de lado e inclinada para trás (almofada ou manta colocada debaixo dos ombros), as vias respiratórias devem ser desimpedidas e a língua puxada para fora; mantida a cabeça inclinada para trás, a máscara é aberta (retirado o tampo), inflamando-se de ar e através de uma pequena corda aciona-se o oxigênio puro; a máscara é colocada com o fole sobre a boca e o nariz, introduzindo o oxigênio nos pulmões da vítima, através da compressão do fole; é, o aparelho, então retirado, verificando-se se a caixa torácica se dilata e se contrai; aplica-se no-

vamente a máscara, de modo ritmado, a cada 3 segundos. A operação prossegue até a chegada de um médico ou a volta da respiração da vítima à normalidade;



Emprego da máscara de oxigênio

c) maca:

(1) apresentação: equipamento utilizado para a remoção de vítimas de acidente de trânsito;

(2) importância: fundamental recurso para o socorro aos acidentados, pois, freqüentemente, a viatura policial é o único meio disponível para socorrer vítimas de acidentes de trânsito. A importância do equipamento ressalta-se quando os acidentes ocorrem em pontos das vias distantes dos recursos médicos, nos quais o tempo da remoção é preciso e mesmo vital para as vítimas;

(3) composição

(a) base metálica que se fixa ao assoalho da viatura por um dispositivo que permite firmeza e fácil retirada;

- (b) colchão de espuma, com capa plástica resistente;
- (c) cintos de amarração muito importante para assegurar a conservação do acidentado na posição em que foi colocado na maca;



Viatura equipada com maca

d) aplicador de força

(1) conceito: o aplicador de força é um equipamento que, valendo-se do princípio da alavanca (ponto de apoio) e da pressão hidráulica (expansão), permite a movimentação e/ou a modificação da forma de obstáculos resistentes; é também conhecido sob a denominação de esticador ou extensor hidráulico;

(2) finalidade: destina-se o aplicador a movimentar, erguer, separar e desamassar partes de veículos, constituindo-se importante recurso para livrar pessoas das ferragens, quando vítimas de acidentes de trânsito. É capaz de afastar painéis retorcidos, erguer capotas comprimidas, levantar veículos tombados sobre pessoas e outras tantas situações onde seres humanos, muitas vezes com ferimentos, fraturas, esmagamentos ou dilacerações, podem ser retirados das ferragens dos veículos, de forma pronta e segura;

- (3) composição: basicamente, estrutura-se em «BOMBA HIDRÁULICA» e «ACESSÓRIOS».



Bomba hidráulica e acessórios

(4) Vantagens e desvantagens:

(a) vantagens:

- trabalha de forma precisa, facilitando o direcionamento desejado e evitando danos nas vítimas;
- não gera efeitos como faíscas, indução, solavancos, gases ou ricochetes, substituindo o emprego da serra policorte, que pode ocasionar incêndio em locais onde haja combustível derramado;
- é regulável, liberando na medida do necessário; permite que alguém auxilie a vítima durante a sua retirada (na razão em que as partes metálicas vão sendo afastadas).

(b) desvantagens: sua operação implica em duas pessoas para carregá-lo (devido ao peso da caixa que é de 50kg) e para melhor dispô-lo e acioná-lo simultaneamente;

- (5) emprego: obedece as seguintes fases:
- (a) estudar a forma tomada pelo veículo e identificar os pontos a serem movidos;
 - (b) encontrar pontos de apoio;
 - (c) escolher o conjunto (bomba e acessórios) adequados, sabendo-se:
 - pinça: esforço até 0,5 toneladas;
 - cunha: esforço até 1,5 toneladas;
 - cilíndrico: esforço até 10 toneladas.



Aplicador de força — emprego da cunha



Aplicador de força — emprego do cilíndrico

- (d) montar os acessórios;
 - (e) ligar os acessórios na bomba hidráulica;
 - (f) bombear;
 - (g) retomar o emprego, caso seja necessário;
- 3) para proteção de cadáveres: lençol descartável:
- a) apresentação e finalidade: material de composição sintética, leve e dobrável, nas dimensões de 2,00 x 0,90 metros, utilizado para cobrir cadáveres encontrados em local exposto ao público;
 - b) utilização: é também utilizado nas situações em que houver necessidade do transporte de feridos para hospitais, como forma de

proteção dos bancos das viaturas, principalmente naqueles casos em que exista possibilidade do expelimento de materiais orgânicos pela vítima. Após o uso, os lençóis serão obrigatoriamente incinerados. Todas as viaturas de rádio patrulhamento deverão ser dotadas deste material;

c) observação: na falta do material poderá ser empregado um pedaço de lona ou plástico não transparente, nas mesmas dimensões;



Lençol descartável

j. para uso em diversas situações:

1) extintor de incêndio: equipamento especial com carga de pó químico seco ou gás carbônico de 4kg ou 8kg, conduzido nas viaturas de quatro rodas, para o atendimento de princípios de incêndio em veículos, nas vias públicas. Deve ser colocado no local mais acessível e prático para cada tipo de Vtr Policial Militar;



Extintor instalado

2) cordas: conduzidas nas viaturas de 4 rodas, trata-se de um cabo de nylon, apresentando espessura de 1/2 ou 3/4 de polegada, comprimento mínimo de 20 e ideal de 50 a 100 metros; serve a várias finalidades práticas, quais sejam:

- isolamento de áreas;
- arrastar ou içar objetos;
- auxiliar na apreensão ou remoção de animais na pista de rolamento ou que estejam pondo em perigo a circulação de veículos;

3) fisga:

a) conceito: é uma haste, com comprimento que varia de 1 a 2m, provida de um gancho de uma das extremidades;

b) finalidade: sua utilidade é notável na remoção de animais, de pequeno e médio porte, mortos sobre a pista de rolamento, evitando o contato físico do PM com materiais orgânicos em decomposição. O material poderá ter a haste metálica ou de madeira. No primeiro caso será mais rústico e resistente. Possuindo haste de madeira, terá a vantagem de se poder com ele socorrer vítimas de acidentes provocados por queda de fios de energia elétrica, com o que se torna mais versátil ao policiamento em áreas urbanas;

4) facão de mato:

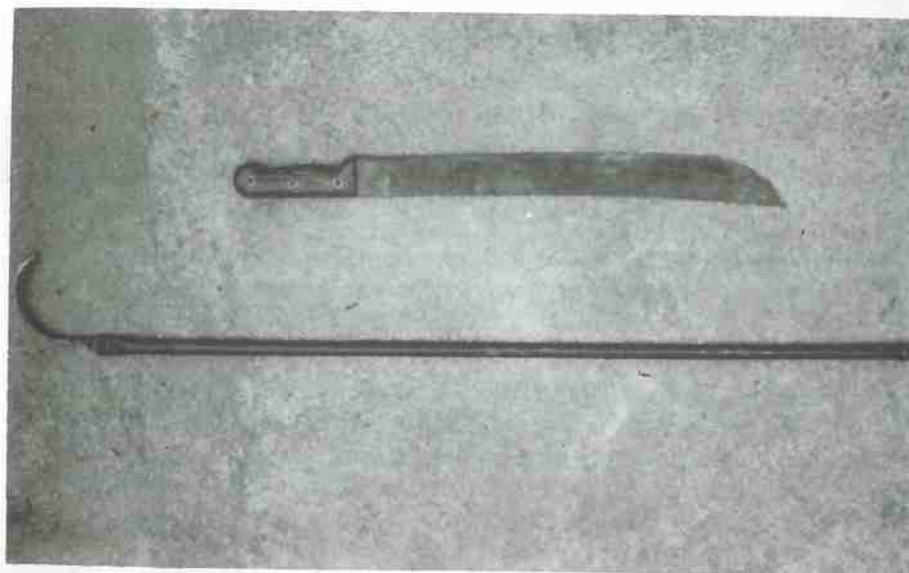
a) apresentação: é um instrumento corto-contundente, constituído de lâmina alongada e cabo;

b) emprego: seu emprego pela guarnição de serviço Policial-Militar dá-se, preferencialmente, no policiamento rodoviário, nas seguintes situações:

- limpeza de vegetação que encobre a sinalização vertical;
- abertura de trilhas, na busca de vítimas de acidentes;
- liberação de pessoas, animais ou objetos, presos em amarras no interior de veículos acidentados. Neste caso poderá ser substituído por uma faca;

5) martelo ou marreta: material utilizado na viatura de quatro rodas, com múltiplas finalidades:

- bater as estacas no levantamento topográfico (planimétrico) de acidentes de trânsito;
- quebrar vidros de veículos acidentados para liberar pessoas que estejam presas no seu interior;
- repor, em caráter precário, sinalização vertical que esteja derrubada;
- outros.



Fisga e facão de mato

ARTIGO VII COMUNICAÇÕES

6.13. GENERALIDADES

O valor dos equipamentos de comunicações é inestimável, porquanto encurtam as distâncias, ensejando um trabalho coordenado e de possível suprimento dos recursos necessitados no momento oportuno.

6.14. RÁDIOS TRANSCÉPTORES VHF/FM

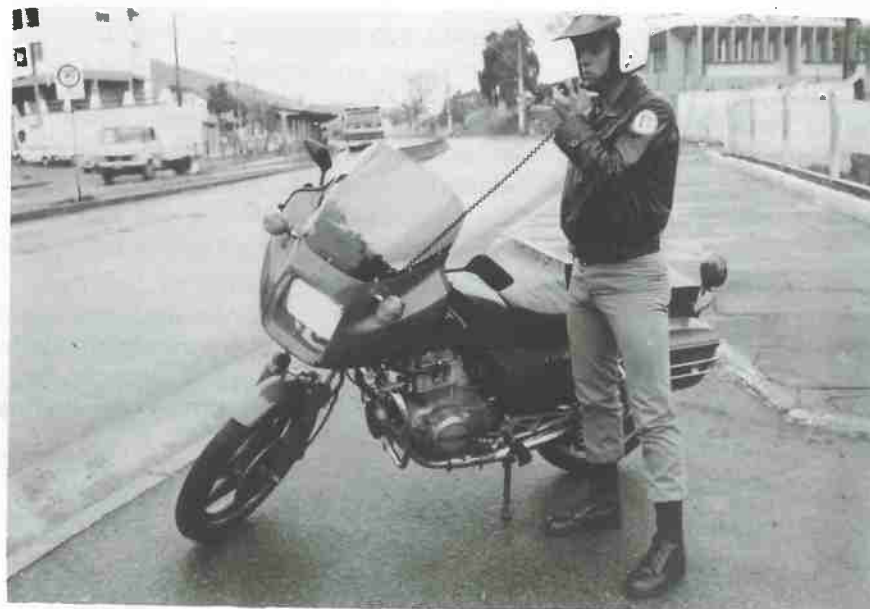
a. generalidades: amplamente conhecidos e de grande utilidade, sobretudo quando ligados a uma central de operações (estação fixa). Podem ser instalados em viaturas (rádio veicular) ou de uso manual (rádio portátil — «HT»).

b. veiculares:

- 1) instalado em viaturas de 4 rodas



2) instalado em viaturas de 2 rodas



c. portáteis

1) apresentação: estes equipamentos são destinados ao uso individual, devido ao pequeno peso e facilidade de transporte. Apresentam os seguintes dados técnicos:

— potência	2,2 watts
— bateria	13,2 volts
— duração de carga de uso	4 horas
— duração da recarga	16 horas

Este tipo de equipamento é usado em muitas organizações públicas, entre elas, a Polícia Militar. Como se pode observar, a sua carga normal é para um uso de apenas 4 horas em serviço, levando 16 horas para recarregar, ou seja, 4/1, sendo 4 horas de recarga para 1 hora de uso;

2) uso: no seu uso deve-se ter muito cuidado, tanto no manuseio, quanto na operação. Deve-se permanecer o mais curto tempo possível com a tecla acionada para transmissão, pois é nesta situação que circula a mais alta corrente. Ao operar, PM deve ser su-

cinto nas suas respostas, que são preferencialmente «sim» e «não» («positivo», «negativo»). Quando necessitar chamar a Sala de Operações com o equipamento portátil, não se faz necessário dizer é o «prep elmo tal», ou «aqui chamando prepe elmo tal», simplesmente falar «PREPE...», e aguardar a resposta. Impõe o uso, ao máximo, dos códigos fonéticos em vigor na Corporação.



PM a pé operando «HT»

d. Estação fixa (sala de operações)



A sala de operações registra a mensagem e comunica-se com a Viatura.

6.15. NORMAS DE EXPLORAÇÃO DOS RÁDIOS

a. normas básicas:

- 1) entrar na escuta antes de transmitir, para evitar interferir nas comunicações entre outros postos da rede;
- 2) transmitir o que for estritamente necessário;
- 3) falar com clareza e precisão;
- 4) responder prontamente todas as chamadas;
- 5) observar a disciplina de tráfego e o sigilo das comunicações;

b. Códigos

CÓDIGO FONÉTICO BRASILEIRO

A — Afir	N — Nega
B — Bala	O — Onda
C — Cruz	P — Prep
D — Dedo	Q — Quer
E — Elmo	R — Rata
F — Face	S — Solo
G — Gato	T — Tupi
H — Hora	U — Urso
I — Inte	V — Viga
J — Jóia	X — Xará
K — Kilo	Y — Yole
L — Luar	W — Vevê
M — Maré	Z — Zaga

CÓDIGO FONÉTICO INTERNACIONAL

A — Alfa	N — November
B — Bravo	O — Oscar
C — Charlie	P — Papa
D — Delta	Q — Quebec
E — Eco	R — Romeu
F — Fox	S — Sierra
G — Golf	T — Tango
H — Hotel	U — Uniform
I — India	V — Victor
J — Juliet	W — Whisky
K — Kilo	X — Ex-Ray
L — Lima	Y — Yanki
M — Myke	Z — Zulu

FONEMAS ADAPTÁVEIS ÀS SITUAÇÕES DE POLÍCIA MILITAR
(CÓD. Q)

QRV — Pode transmitir
QRM — Interferência na mensagem
QAP — Escuta permanente
QRA — Qual o prefixo de sua estação?
QTA — Cancela a última transmissão de mensagem
QRU — Nada a transmitir
QRK — Como está recebendo a transmissão?
QSL — Recebendo com som local

CODIFICAÇÃO DAS
PROVIDÊNCIAS INTERNAS

J 2 — Recolhimento da
tropa ao quartel
J 3 — Rendição
J 4 — Refeição
J 5 — Abastecimento da Vtr
J 6 — Lavagem da Vtr
J 7 — Baixa da Vtr
J 8 — Necessidade fisiológica

CÓDIGO VIATURAS

Usar o Prefixo

CODIFICAÇÃO DESIGNATIVA DE POSTOS E GRADUAÇÕES

A 1 — Cel. PM	B — Subten. PM
A 2 — Ten. Cel. PM	C 1 — 1º Sgt. PM
A 3 — Maj. PM	C 2 — 2º Sgt. PM
A 4 — Cap. PM	C 3 — 3º Sgt. PM
A 5 — 1º Ten. PM	D — Al. Of. PM
A 6 — 2º Ten. PM	E — Cab. PM
A 7 — Asp. PM	F — Sd. PM



TABELA DE SINAIS DE OCORRÊNCIAS POLICIAIS MILITARES E DE BOMBEIROS

INFRAÇÕES OU EVENTOS CRÍTICOS	SERVIÇOS PRESTADOS	PROVIDÊNCIAS
<i>De Trânsito:</i>	01 — Abastecimento	06 — Recolhimento de veículo
09 — Acid. de veíc. c/danos materiais	02 — Apoio a autoridades	13 — Desarmamento
10 — Acid. de veíc. c/lesões corporais	08 — Salvamento de pessoas	18 — Encaminhamento de incapaz
22 — Acid. de veíc. c/morte de pessoa	14 — Salvamento de animais	20 — Averiguações
34 — Infração de trânsito	16 — Esgotamento	21 — Policiamento de local
64 — Conflito de circulação	19 — Remoção de fontes de perigo	33 — Encaminhamento de suspeito
<i>Contra os costumes:</i>	24 — Resgate	35 — Encaminhamento de menor
04 — Ato obsceno	29 — Buscas	42 — Advertência
11 — Embriaguez	31 — Lavagem de pista	45 — Composição e orientação de partes
12 — Desordem	38 — Combate a incêndio	46 — Prisão
<i>Contra o patrimônio:</i>	40 — Patrulhamento	65 — Autuação por infração de trânsito
17 — Dano	43 — Recuperação de bens móveis	72 — Encaminhamento de CNH
27 — Furto de veículo	44 — Assistência	
28 — Furto simples	48 — Guarda em estabelecimentos penais	
37 — Abigeato	50 — Inspeção de local	
49 — Furto qualificado	52 — Controle de trânsito	
<i>Contra a pessoa:</i>	54 — Policiamento em estabelecimentos de ensino	
05 — Roubo	55 — Policiamento em locais de diversões públicas	
23 — Agressão com lesões	56 — Policiamento em desfiles, passeatas, solenidades e procissões	
26 — Homicídio	57 — Policiamento em praças desportivas	
30 — Encontro de cadáver	59 — Permanência em locais interditos	
41 — Roubo a banco	60 — Escolta ou diligência	
47 — Sequestro	61 — Atividades preventivas de bombeiros	
58 — Resistência, desobediência, desacato	63 — Operações de policiamento	
68 — Porte ilegal de armas	66 — Apoio ou reforço	
<i>Outras infrações ou eventos:</i>		
25 — Incêndio		
32 — Risco excepcional		
51 — Infrações diversas		
53 — Tóxicos		
67 — Inundação		
69 — Vendaval		
70 — Desabamento		
71 — Deslizamento		
74 — Naufrágio		
03 — Contra a economia popular		