

# Plano de Mobilidade Urbana de

**Porto Velho**

Plano Estratégico de Fiscalização de Trânsito  
e Transportes e Operação de Trânsito

módulo

E2



# PMob

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO



**Prefeitura Municipal  
de Porto Velho**

Realização:



**Santo Antônio**  
**ENERGIA**

Programa de Compensação Social da UHE Santo Antônio  
Subprograma de Apoio ao Município de Porto Velho

# PMob

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO

## Responsabilidade Técnica:



**VIA URBANA PROJETOS E CONSULTORIA LTDA.**  
*CREA N.º. 10008/RF-GO*

**Rone Evaldo Barbosa**  
*CREA N.º. 5060662812/D-SP*

**George Lavor Teixeira**  
*CREA N.º. 12912/D-CE*

**Flávio Amaral Ferrari**  
*CREA N.º. 54225/D-RS*

**Miguel Angelo Pricinote**  
*CREA N.º. 14734/D-DF*

**Rodrigo Otavio Moreira da Cruz**  
*CREA N.º. 13769/D-DF*

Carimbo CREA



# PMob

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO VELHO

## EQUIPE DE PROFESSORES CONVIDADOS

**Prof. MSc. Rone Evaldo Barbosa**  
*Especialista em Engenharia de Tráfego*

**Prof. Dr. Cristiano Farias Almeida**  
*Especialista em Transporte Hidroviário*

**Prof. MSc. Renato Mundim**  
*Especialista em Planejamento e Gestão de Trânsito*

## EQUIPE TÉCNICA DO PROJETO

**George Lavor Teixeira, MSc.**  
*Coordenador do Projeto do Plano de Mobilidade PVH*

**Antônio Gobbo, Esp.**  
*Gerente de Produção*

**Rodrigo Otavio Moreira da Cruz, MSc.**  
*Gerente de Equipe do Projeto*

**Miguel Angelo Pricinote, MSc.**  
*Líder de Equipe do Projeto*

**Ana Paula Martins, MSc.**  
*Especialista em Urbanismo, Hieraquização Viária e Plano Diretor Urbano*

**Camila Carvalho, MSc.**  
*Coordenadora das Pesquisas de Campo*

**Luciana Oliveira Pereira, Eng. Civil**  
*Engenheira Civil, Especialista em Transportes*

**Aline de Melo Nascimento, Eng. civil**  
*Engenheira Civil, Especialista em Transportes*

**Ana Cláudia França, Adm**  
*Administradora Financeira do Projeto*

## SUMÁRIO

|   |           |  |  |
|---|-----------|--|--|
| <b>1. INTRODUÇÃO</b>  | <b>7</b>  |  |  |
| 1.1 APRESENTAÇÃO  | 7         |  |  |
| 1.2 OBJETIVOS   | 7         |  |  |
| 1.2.1 Geral   | 7         |  |  |
| 1.2.2 Específicos   | 7         |  |  |
| 1.3 METODOLOGIA   | 7         |  |  |
| <b>2. ASPECTOS CONCEITUAIS SOBRE A MOBILIDADE URBANA E SEGURANÇA VIÁRIA</b>                 | <b>8</b>  |  |  |
| 2.1 MOBILIDADE URBANA   | 8         |  |  |
| 2.2 SEGURANÇA VIÁRIA  | 9         |  |  |
| 2.2.1 Fatores de Risco à Segurança Viária   | 10        |  |  |
| <b>3. DIAGNÓSTICO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS</b>                     | <b>11</b> |  |  |
| 3.1 APRESENTAÇÃO  | 11        |  |  |
| 3.2 FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS  | 11        |  |  |
| 3.3 FISCALIZAÇÃO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO  | 11        |  |  |
| <b>4. DIRETRIZES PARA A FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES</b>               | <b>12</b> |  |  |
| 4.1 INTRODUÇÃO  | 12        |  |  |
| 4.2 CONCEITO FUNDAMENTAL  | 12        |  |  |
| 4.3 MISSÃO E OBJETIVOS DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS                    | 12        |  |  |
| 4.4 AGENTE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES  | 12        |  |  |
| 4.4.1 Aspectos Legais   | 13        |  |  |
| 4.4.2 O Agente como Educador  | 13        |  |  |
| 4.4.3 Ações de Capacitação  | 14        |  |  |
| 4.4.3.1 Formação básica   | 14        |  |  |
| 4.4.3.2 Trânsito e Transportes Urbanos  | 14        |  |  |
| 4.4.3.3 Transporte Hidroviário  | 14        |  |  |
| 4.5 CONCEITOS E DIRETRIZES PARA A FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS | 14        |  |  |
| 4.6 POSTO DE CONTROLE DE TRÂNSITO - PCTran  | 14        |  |  |
| 4.6.1 Conceito  | 14        |  |  |
| 4.6.2 Atribuições   | 15        |  |  |
| 4.6.3 Prerrogativas do Agente   | 15        |  |  |
| 4.6.4 Sinalização Regulamentar  | 16        |  |  |
| 4.6.4.1 Sinalização por som   | 16        |  |  |
| 4.6.4.2 Sinalização por gestos  | 16        |  |  |
| 4.6.4.3 Sinalização conjugada   | 17        |  |  |
| 4.6.5 Posicionamento  | 17        |  |  |
| 4.6.6 Controle em Locais Semaforizados  | 19        |  |  |
| 4.6.7 Atuação Conjugada   | 19        |  |  |
| 4.6.8 Ciclos de Controle no PCTran  | 19        |  |  |
| 4.7 POSTO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO - PFTran  | 19        |  |  |
| 4.7.1 Conceito  | 19        |  |  |
| 4.7.2 Atribuições do Agente no PFTran   | 20        |  |  |
| 4.7.3 Sinalização do Posto de Fiscalização de Trânsito                                      | 20        |  |  |
| 4.7.3.1 Considerações iniciais  | 20        |  |  |
| 4.7.3.2 Estacionamento Proibido   | 21        |  |  |
| 4.7.3.3 Parada e Estacionamento Proibidos   | 21        |  |  |
| 4.7.3.4 c) Estacionamento Regulamentado   | 21        |  |  |
| 4.7.3.5 Carga e Descarga  | 22        |  |  |
| 4.7.3.6 Pontos de Táxi  | 22        |  |  |
| 4.7.3.7 Farmácia  | 23        |  |  |
| 4.7.3.8 Embarque e Desembarque  | 23        |  |  |
| 4.7.3.9 Área de Segurança   | 24        |  |  |
| 4.8 POLICIAMENTO MOTORIZADO - MOTOCICLETA   | 24        |  |  |
| 4.8.1 Considerações   | 24        |  |  |
| 4.8.2 Utilização  | 24        |  |  |
| 4.8.2.1 No PFTran   | 24        |  |  |
| 4.8.2.2 Escoltas  | 25        |  |  |
| 4.9 FISCALIZAÇÃO MOTORIZADA - EM AUTOMÓVEL  | 25        |  |  |
| 4.9.1 Patrulha de Trânsito - Conceito   | 25        |  |  |
| 4.9.2 Técnicas de Patrulhamento   | 25        |  |  |
| 4.9.2.1 Fiscalização Estática   | 25        |  |  |
| 4.9.2.2 Fiscalização Dinâmica   | 26        |  |  |
| 4.9.3 Atuação no Congestionamento   | 26        |  |  |
| 4.9.3.1 Conceito de congestionamento  | 26        |  |  |
| 4.9.3.2 Procedimentos básicos de atuação  | 27        |  |  |
| 4.9.3.3 Causas de congestionamentos   | 27        |  |  |
| 4.10 OPERAÇÃO BLITZ   | 27        |  |  |
| 4.10.1 Conceito   | 27        |  |  |
| 4.10.2 Composição e meios   | 27        |  |  |
| 4.10.3 Local de atuação   | 27        |  |  |
| 4.10.4 Tipo de Blitz  | 28        |  |  |
| 4.10.5 Blitz de Acostamento   | 28        |  |  |
| 4.10.6 Blitz com Barreiras Sucessivas   | 28        |  |  |
| 4.10.7 Blitz Tipo Cerco   | 28        |  |  |
| 4.10.8 Blitz Tipo Varredura   | 29        |  |  |
| 4.10.9 Blitz de Pinçamento  | 29        |  |  |
| 4.10.10 Atribuições Gerais  | 29        |  |  |
| 4.10.10.1 Atribuições técnicas  | 29        |  |  |
| 4.10.10.2 Regras de postura e compostura  | 30        |  |  |
| 4.11 OPERAÇÕES RADAR  | 30        |  |  |
| 4.11.1 Conceito   | 30        |  |  |
| 4.11.2 Composição e Meios   | 30        |  |  |
| 4.11.2.1 Efetivo básico   | 30        |  |  |
| 4.11.2.2 Meios  | 30        |  |  |
| 4.11.3 Terreno  | 30        |  |  |
| 4.11.4 Autuação   | 31        |  |  |
| 4.12 ACIDENTES DE TRÂNSITO  | 31        |  |  |
| 4.12.1 Definição  | 31        |  |  |
| 4.12.2 Classificação dos acidentes de trânsito  | 31        |  |  |
| 4.12.3 Atuação do Agente nos acidentes de trânsito  | 32        |  |  |
| 4.13 OPERAÇÃO EM EVENTOS CÍVICOS ESPORTIVOS   | 32        |  |  |
| 4.13.1 Generalidades  | 32        |  |  |
| 4.13.2 Princípios básicos   | 32        |  |  |
| 4.13.3 Condições de execução da operação  | 32        |  |  |
| 4.13.4 Prescrições diversas   | 34        |  |  |
| 4.14 OPERAÇÃO DE ESCOLTA  | 34        |  |  |
| 4.14.1 Escolta de Cargas  | 34        |  |  |
| 4.14.2 Escolta de Dignitários   | 35        |  |  |
| 4.14.3 Escolta de Valores   | 38        |  |  |
| 4.15 DIRETRIZES ORGANIZACIONAIS   | 38        |  |  |
| 4.16 MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO - MBFT                                   | 38        |  |  |
| <b>5. FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÃO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO MUNICIPAL</b>                       | <b>40</b> |  |  |
| 5.1 INTRODUÇÃO  | 40        |  |  |
| 5.2 DIAGNÓSTICO DA FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO MUNICIPAL                         | 40        |  |  |
| 5.2.1 Dados Coletados   | 40        |  |  |
| 5.3 CONCEITOS FUNDAMENTAIS SOBRE A FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO                   | 41        |  |  |
| 5.3.1 Conceitos sobre Fiscalização de Transporte Hidroviário Municipal                      | 41        |  |  |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 5.4       | DIRETRIZES PARA A FISCALIZAÇÃO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO MUNICIPAL  | 43        |
| 5.4.1     | Agente de Fiscalização de Transporte Hidroviário Municipal  | 43        |
| 5.4.1.1   | Ações de Capacitação  | 44        |
| 5.4.2     | Exercício da Fiscalização   | 44        |
| 5.4.3     | Planejamento das Ações de Fiscalização  | 45        |
| 5.4.4     | Execução, Tipos e Fases do Processo de Fiscalização   | 45        |
| <b>6.</b> | <b>CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>  | <b>48</b> |
| <b>7.</b> | <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>   | <b>49</b> |
| <b>8.</b> | <b>ANEXOS</b>   | <b>51</b> |
| 8.1       | ANEXO I – MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO   | 51        |
|           | <i>VOLUME I - Competência municipal, incluindo as concorrentes - dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários</i> | 51        |
|           | <i>RESOLUÇÃO Nº 371, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2010.</i>   | 53        |
|           | 1. APRESENTAÇÃO   | 54        |
|           | 2. LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS   | 55        |
|           | 3. INTRODUÇÃO   | 56        |
|           | 4. AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO   | 56        |
|           | 5. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO   | 56        |
|           | 6. RESPONSABILIDADE PELA INFRAÇÃO   | 56        |
|           | 6.2 Condutor  | 57        |
|           | 6.3 Embarcador  | 57        |
|           | 6.4 Transportador   | 57        |
|           | 6.5 Responsabilidade Solidária  | 57        |
|           | 6.6 Pessoa Física ou Jurídica expressamente mencionada no CTB   | 57        |
|           | 7. AUTUAÇÃO   | 57        |
|           | 8. MEDIDAS ADMINISTRATIVAS  | 58        |
|           | 8.1 - Retenção do Veículo   | 58        |
|           | 8.2 - Remoção do Veículo  | 59        |
|           | 8.3- Recolhimento do Documento de Habilitação   | 59        |
|           | 8.4 - Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual (CLA/CRLV)   | 59        |
|           | 8.5- Transbordo do Excesso de Carga   | 60        |
|           | 8.6- Recolhimento de Animais que se Encontrem Soltos nas Vias e na Faixa de Domínio das Vias de Circulação                      | 60        |
|           | 9. HABILITAÇÃO  | 60        |
|           | Categoria e Especificação   | 60        |
|           | 9.1 Condutor oriundo de país estrangeiro  | 61        |
|           | 10. DISPOSIÇÕES FINAIS:   | 62        |
|           | 11. FICHAS INDIVIDUAIS DOS ENQUADRAMENTOS   | 62        |



## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 APRESENTAÇÃO

O Plano Geral de Fiscalização de Trânsito e Transportes e Operações de Trânsito consiste na realização de um diagnóstico da estrutura física e de recursos humanos da área de fiscalização da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito de Porto Velho – SEMTRAN, no âmbito de suas competências legais. A partir de tal estudo será apresentada uma proposta de reestruturação institucional, adequação de infraestrutura e requisitos de qualificação de pessoal para a atuação nas atividades de fiscalização e operação.

### 1.2 OBJETIVOS

#### 1.2.1 Geral

- Estabelecer diretrizes para a reestruturação institucional, competências e procedimentos para as atividades de fiscalização de trânsito e transportes, e apoio em operações de trânsito.

#### 1.2.2 Específicos

- Realizar um diagnóstico da situação atual da estrutura organizacional e de recursos humanos na fiscalização de trânsito e de transportes, propondo melhorias para o sistema;
- Definir competências para o setor, no contexto da nova estrutura organizacional, integrando-o ao processo de planejamento de transportes e trânsito;
- Estabelecer diretrizes gerais para as ações de fiscalização e operação de trânsito;
- Estabelecer diretrizes gerais para a fiscalização de transportes urbanos e transporte hidroviário municipal;
- Recomendar ações de capacitação para agentes de fiscalização e operação de transportes e trânsito.

### 1.3 METODOLOGIA

Será realizado inicialmente um levantamento de dados cadastrais sobre o funcionamento das atividades de fiscalização, bem como a legislação de transportes e trânsito no âmbito do Município de Porto Velho. Com base em tais informações será feita uma análise das práticas atuais, levando-se em consideração os aspectos legais e a aplicação da boa técnica, observados os objetivos deste Plano e do PMob.

Serão feitas recomendações para a reestruturação institucional e de recursos humanos para o setor, com base nas boas práticas observadas em outras capitais brasileiras e cidades do mesmo porte.

## 2. ASPECTOS CONCEITUAIS SOBRE A MOBILIDADE URBANA E SEGURANÇA VIÁRIA

### 2.1 MOBILIDADE URBANA

Para se compreender melhor o papel da fiscalização no contexto da mobilidade urbana e da segurança viária, é necessário rever primeiramente alguns conceitos clássicos (Gobbo & Barbosa, 2010):

- Mobilidade: atributo associado às pessoas e aos bens; é a capacidade de qualquer pessoa (ou bem) ir (ou ser conduzido) a qualquer lugar a qualquer momento; é função pública destinada a garantir a acessibilidade para todos.
- Mobilidade Urbana: corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, considerando-se as dimensões do espaço urbano e a complexidade de atividades nele desenvolvidas; capacidade de as pessoas se deslocarem no meio urbano para realizar suas atividades.
- Acessibilidade: medida mais direta dos efeitos de um sistema de transporte; equivale à facilidade de se atingir os destinos desejados, independente da condição física ou social.

O conceito de mobilidade, conforme pode ser observado, busca a harmonia entre os diversos atores que interagem no sistema viário urbano (Figura 1), de tal modo que os desejos de viagens possam ser efetivados, independentemente do modal, garantindo-se a segurança e o conforto do usuário.



Figura 1. Atores da mobilidade urbana (Gobbo & Barbosa, 2010).

A dinâmica da circulação urbana envolve basicamente o deslocamento de pessoas, bens e a busca ou oferta de serviços (Figura 2). Assim, diante de tamanha diversidade de atores partícipes da mobilidade urbana, tipos de atividades econômicas e características da infraestrutura urbana, é evidente que ocorram conflitos de circulação. Tais conflitos são ilustrados por Gobbo & Barbosa (2010) no diagrama apresentado na Figura 3.

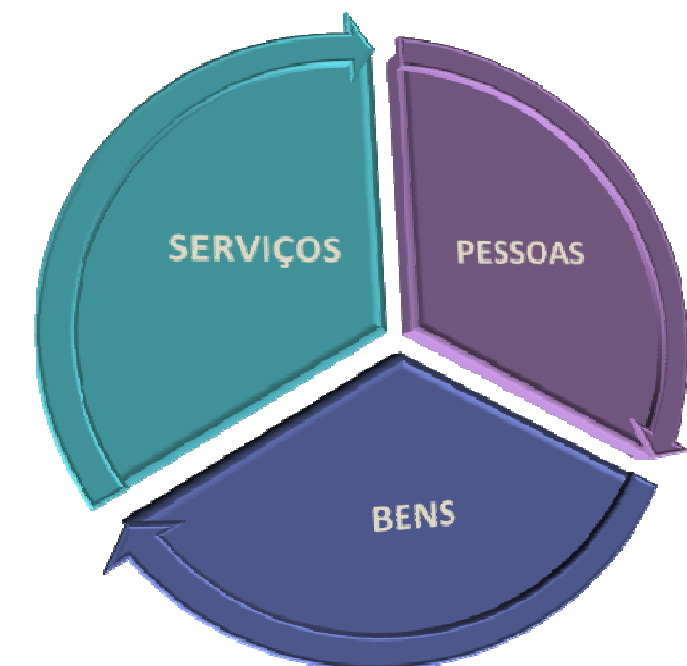


Figura 2. Dinâmica da circulação (Gobbo & Barbosa, 2010).



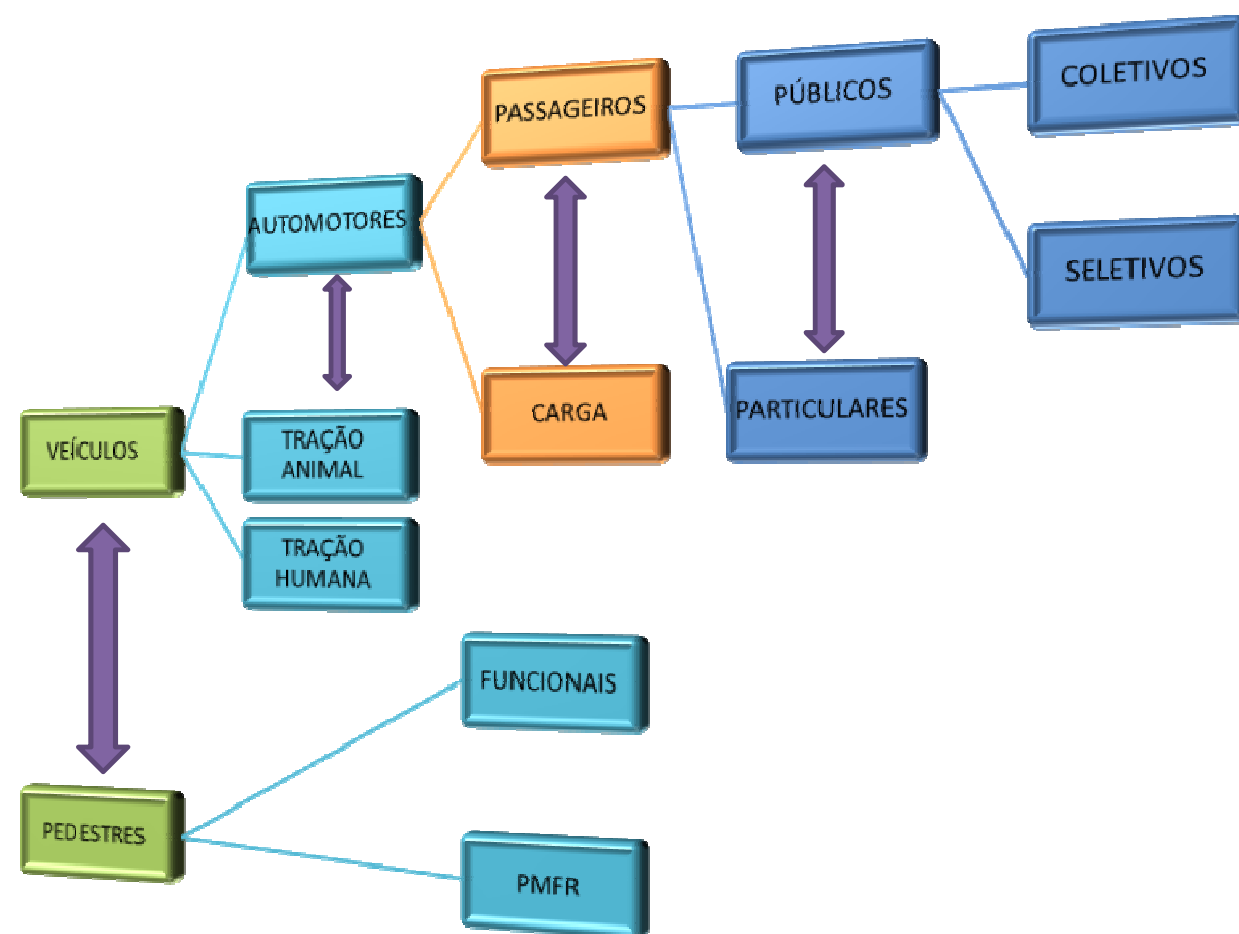


Figura 3. Conflitos de circulação (Gobbo & Barbosa, 2010).

Diante de tal situação, deve-se estabelecer como diretriz fundamental “Conciliar e harmonizar os deslocamentos de bens e pessoas em diferentes modais de transporte e adequar as necessidades de acomodação da frota crescente no meio urbano, sem prejuízo das componentes sociais e ambientais”.

A garantia da harmonia na dinâmica da circulação urbana, reduzindo-se os conflitos de circulação, depende do provimento de recursos técnicos, humanos e materiais em bases permanentes e suficientes, acompanhando a dinâmica de reprodução econômica do município.

## 2.2 SEGURANÇA VIÁRIA

No que diz respeito à segurança viária, no contexto da circulação urbana, a harmonia citada anteriormente é factível mediante a adoção de políticas públicas (e investimentos) que busquem o fechamento do ciclo tradicional da segurança viária, formado pelos 3 E's da

segurança no trânsito: *Engeneering – Education – Enforcement* (Engenharia – Educação – Fiscalização), ilustrado na Figura 4. Mais recentemente o termo “Fiscalização” tem sido substituído por “Esforço Legal” a fim de se manter os 3 E's também na língua portuguesa.

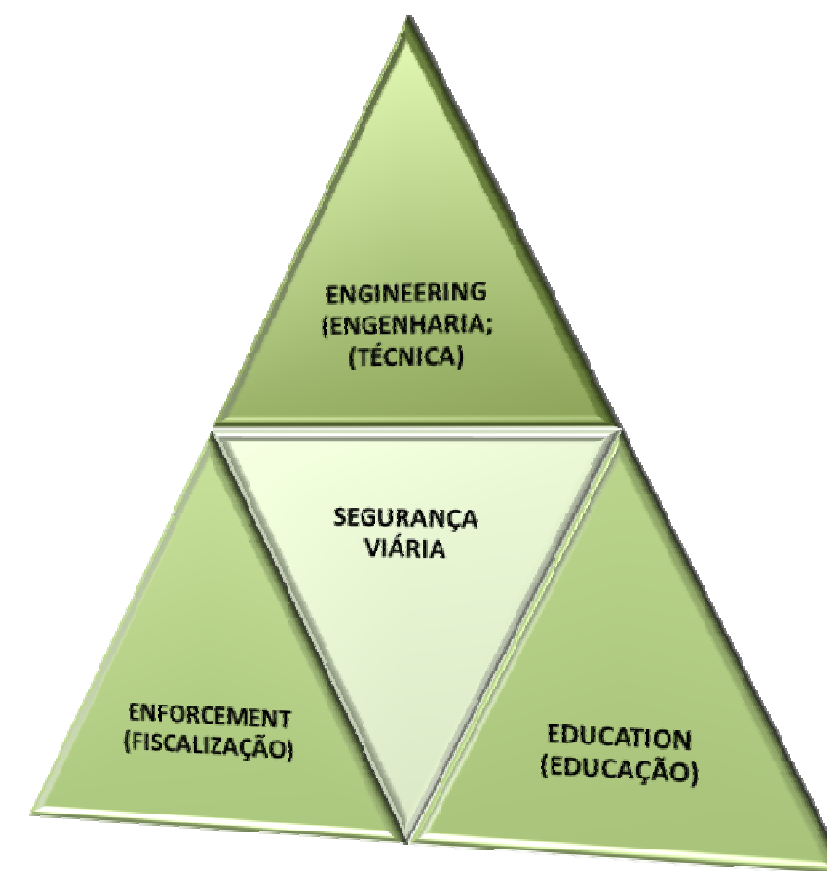


Figura 4. Três E's da segurança viária (Gobbo & Barbosa, 2010).

A priori, a seqüência lógica mostra que primeiramente entram as políticas públicas na aplicação da técnica, através de projetos, implantação, conservação, manutenção da infraestrutura e da sinalização viária. Na segunda fase, entra o processo de instrução à sociedade e a formação de condutores quanto ao uso adequado do veículo e da via, bem como o respeito às leis, conferindo-lhe o real conceito de cidadania. A terceira fase, consiste na garantia da isonomia entre os cidadãos, mediante a observância do cumprimento da lei, bem como do recolhimento dos tributos, que deverão ser aplicados prioritariamente na área de transporte e trânsito.

Embora se observe tal lógica, as três ações coexistem e devem ser trabalhadas de modo integrado, de tal modo que cada ação em segurança viária seja realizada observando-se as interfaces com as

demais, garantindo-lhes melhor eficácia e eficiência. Assim, pode-se dizer que a boa Técnica facilita o esforço de Fiscalização e Educação. Enquanto a Educação representa a contrapartida do estado ao cidadão para o bom uso da Técnica e do cumprimento dos preceitos legais. Já a Fiscalização é a garantia do cumprimento da lei e do uso adequado da Técnica, que são partes do processo educativo, além da garantia do recolhimento de tributos para a realização de todas as ações. Nota-se, portanto, que se trata de um processo cíclico e interdependente.

### 2.2.1 Fatores de Risco à Segurança Viária

De acordo com Barbosa (2010), **acidente de trânsito** é o acontecimento involuntário, inevitável e imprevisível; ou inevitável, previsível; ou ainda, imprevisível, mas evitável, do qual participam, pelo menos, um veículo em movimento, pedestres e obstáculos físicos, isolado ou conjuntamente, ocorrido numa via terrestre, e resultando danos ao patrimônio, lesões físicas ou morte.

O **risco** de acidente é uma consequência de diversos fatores endógenos ou exógenos aos atores envolvidos na mobilidade urbana. Tais fatores geram **stress**, que pode resultar em reflexos negativos na **fluidez** do trânsito, no **conforto** do usuário do sistema e na **segurança** viária. Tal situação é representada por Gobbo & Barbosa (2010) no diagrama mostrado na Figura 5.

Dentre as causas mais comuns de acidentes de trânsito, o erro humano ganha destaque em todo o mundo, sendo responsável por mais de 90 % dos acidentes registrados. As principais imprudências determinantes de acidentes fatais no Brasil, por ordem de incidência, são as seguintes:

- 1ª. Velocidade excessiva;
- 2ª. Dirigir sob efeito de álcool;
- 3ª. Distância insuficiente em relação ao veículo dianteiro;
- 4ª. Desrespeito à sinalização;
- 5ª. Dirigir sob efeito de drogas.

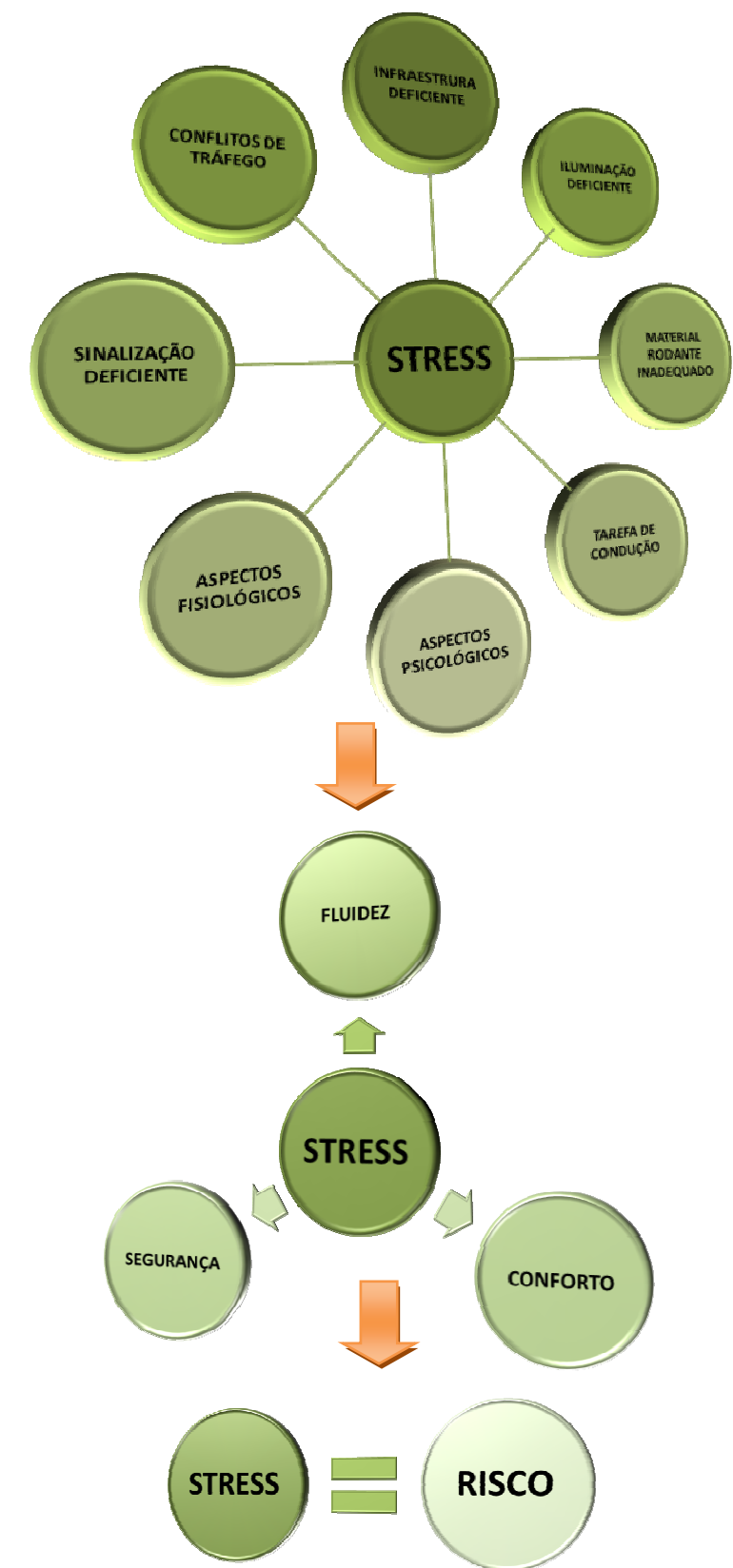


Figura 5. Diagrama de fatores de risco à segurança viária (Gobbo & Barbosa, 2010).

### 3. DIAGNÓSTICO DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS

#### 3.1 APRESENTAÇÃO

A atividade da fiscalização se constitui em uma das atividades essenciais na gestão do trânsito. Assim, é necessário que exista um planejamento integrado com as atividades de engenharia e educação. Ela consiste na obrigação do poder público quanto ao cumprimento da Lei, na garantia do recolhimento de tributos (IPVA, taxas, etc.) e no direito constitucional de isonomia entre os cidadãos.

Para que tal planejamento integrado seja consolidado em ações na gestão da segurança viária, é preciso primeiramente conhecer a estrutura existente em termos institucionais, aspectos legais, recursos humanos e materiais para, em seguida, estabelecer diretrizes para os atores envolvidos neste processo.

A seguir são descritos, os dados coletados sobre o sistema conforme a área de atuação.

#### 3.2 FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS

Sobre as atividades de fiscalização de trânsito, cabem as seguintes considerações:

- Legislação: A Legislação Municipal estabelece duas carreiras distintas para os Fiscais de Transportes e os Agentes de Trânsito. A atual organização institucional não facilita a integração entre a coordenação das ações de fiscalização com a engenharia e operação de trânsito. A proposta de reorganização institucional, objeto de Relatório específico do PMob, facilitará essa interação.
- Durante a realização das atividades de capacitação dos Agentes de Trânsito, foram realizadas dinâmicas e avaliações com a finalidade de avaliar o perfil profissional, dificuldades e sugestões para o aprimoramento da atividade de fiscalização. Pode-se então identificar as seguintes observações:
  - O grupo é bastante heterogêneo, apresentando desde profissionais de nível médio até nível superior. Tal

heterogeneidade se reflete ainda no nível de conhecimento técnico-operacional e da legislação de trânsito;

- Há diferentes interpretações quanto à aplicação da legislação de trânsito, muitas vezes erradas;
- Apresenta pouca experiência em operações de trânsito e desconhecimento de técnicas operacionais fundamentais;
- Dados cadastrais da emissão de notificações de autos de infrações de transportes urbanos, apresenta um baixo desempenho operacional da equipe de fiscalização no tocante ao correto preenchimento de notificações e autos de infração de trânsito, resultando altos índices de cancelamento de autos por inconsistência;
- Os equipamentos, veículos e materiais de consumo são insuficientes para garantir a eficácia e eficiência, tanto das atividades de fiscalização, quanto para a realização de operações de trânsito;
- A Infraestrutura física necessita de espaço reservado para a Coordenação, sala/auditório para realização de treinamentos, reuniões e atividades de educação de trânsito;
- A fiscalização de transportes urbanos ainda é limitada, principalmente em função do baixo número de Fiscais de Transportes. Tal problema pode ser amenizado mediante a unificação das carreiras e ampliação gradativa do quadro de Agentes.

Tendo em vista as necessidades observadas neste diagnóstico, bem como a difusão de conhecimento sobre o assunto no âmbito do órgão gestor, são apresentados a seguir conceitos fundamentais e diretrizes para a fiscalização e operação de trânsito e transportes urbanos no município de Porto Velho.

#### 3.3 FISCALIZAÇÃO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Não há no momento (2010) fiscalização de transporte hidroviário no âmbito da circunscrição do Município de Porto Velho.

## 4. DIRETRIZES PARA A FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES

### 4.1 INTRODUÇÃO

A partir do diagnóstico realizado, foram apontadas diretrizes para a fiscalização de trânsito e transportes, bem como para a realização de operações de trânsito, segundo as áreas específicas. Para tanto, são apresentados conceitos fundamentais e diretrizes para a atuação dos profissionais, com base em experiências de outros órgãos gestores, bem como na legislação brasileira e bibliografia especializada.

### 4.2 CONCEITO FUNDAMENTAL

A fiscalização e operação de trânsito urbano é um tipo específico de ação ostensiva executada em vias urbanas abertas à livre circulação, visando educar, orientar e disciplinar o público no cumprimento e respeito às regras de circulação e normas de trânsito, estabelecidas por órgão competente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Resoluções do CONTRAN e legislação complementar pertinente.

### 4.3 MISSÃO E OBJETIVOS DA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS

A fiscalização e operação de trânsito urbano tem por missão atuar sistematicamente na fiscalização, educação, orientação e controle de trânsito, 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.

Para proporcionar a livre circulação de pessoas e de veículos, o agente de trânsito atua de maneira preventiva ou corretiva:

- **a)** De maneira preventiva, orientando os usuários para o uso correto do plano de circulação, para obediência às regras de circulação.
- **b)** De maneira corretiva, quando o agente de trânsito 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.

Nas ações de prevenção dos acidentes de trânsito, o agente de trânsito 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.

### 4.4 AGENTE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES

Estes profissionais, são responsáveis por realizar a fiscalização do trânsito e dos sistemas de transportes urbanos nas vias municipais. Acerca do papel dos agentes de fiscalização de trânsito e transportes, pode-se estabelecer as seguintes diretrizes fundamentais:

- **a)** Orientar e prestar informações a qualquer cidadão sobre normas de trânsito e transporte;
- **b)** Executar a fiscalização do trânsito de veículos, transportes especiais, ônibus urbanos, táxi, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis por infrações de circulação, estacionamento e parada;
- **c)** Executar a fiscalização do trânsito de pedestres, orientando-o quanto às regras de circulação e segurança;
- **d)** Fiscalizar a operacionalização dos estacionamentos remunerados, previamente regulamentados pelo poder público, com a finalidade de estacionamento de veículos, aplicar medidas administrativas e/ou autuar os operadores e usuários por infrações ocorridas;
- **e)** Fiscalizar o cumprimento das normas regulamentares e da programação operacional estabelecidas em ordens de serviço

para o sistema de transporte público, aplicar medidas administrativas e/ou autuar por irregularidades ocorridas;

- **f)** Fiscalizar o cumprimento do sistema de sinalização, dos dispositivos e dos equipamentos de controle viário, aplicar medidas administrativas e/ou autuar;
- **g)** Fiscalizar, aplicar medidas administrativas e/ou autuar a realização de obras ou eventos que perturbem ou interrompam o trânsito de veículos e pessoas, sem que tenha havido permissão prévia;
- **h)** Fiscalizar, autuar e promover a retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade ou que possa gerar transtornos à sinalização viária, ou que venha obstruir ou interromper a livre circulação ou comprometer a segurança do trânsito;
- **i)** Fiscalizar, autuar e aplicar medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, nível de emissão de poluentes e ruídos produzidos pelos veículos automotores ou por sua carga;
- **j)** Identificar eventuais problemas de sinalização e de engenharia de tráfego, coletando as informações básicas acerca do problema, encaminhando a solicitação/recomendação ao setor competente;
- **k)** Providenciar a sinalização de emergência e/ou medidas de reorientação do trânsito em casos de acidentes, alagamentos e modificações temporárias da circulação;
- **l)** Coordenar, realizar e/ou cooperar nas operações de trânsito;
- **m)** Registrar dados referentes a acidentes de veículos e ocorrências nas vias de trânsito, para levantamentos estatísticos;
- **n)** Viabilizar junto às prestadoras ou prestador de serviço de transporte público, individual ou coletivo, as soluções dos problemas operacionais que forem detectados, bem como promover a imediata retirada e substituição de veículos que não apresentem condições seguras de operação;

- **o)** Fiscalizar e manter o controle operacional dos pontos regulamentares de táxi e transporte coletivo;
- **p)** Fiscalizar a manutenção dos equipamentos das Estações e Terminais, controlar e organizar o fluxo de usuários nas Estações, objetivando otimizar o embarque e desembarque dos mesmos;
- **q)** Fiscalizar o cumprimento da tarifa regulamentada para o sistema de transporte público;
- **r)** Dirigir veículos automotivos quando habilitado e autorizado no desempenho de suas atividades;
- **s)** Desempenhar todas as demais atribuições específicas de suas funções, estabelecidas na legislação brasileira, estadual e municipal;
- **t)** Exercer suas funções, com ética, respeito, dedicação, senso de cooperação e trabalho em equipe.

#### 4.4.1 Aspectos Legais

Sobre a legislação específica das carreiras de Fiscais de Transportes e Agentes de Trânsito, recomenda-se a unificação das carreiras para que o efetivo atuante nas atividades de fiscalização e operação seja ampliado. Para tanto, atendendo-se aos preceitos constitucionais relativos ao ingresso em carreira pública, as carreiras deverão ser extintas, sendo suas atribuições transferidas para o cargo unificado de Agente de Fiscalização de Trânsito e Transportes.

Do ponto de vista organizacional, a coordenação de tais atividades deverá ser realizada por meio de uma Diretoria Operacional.

#### 4.4.2 O Agente como Educador

O exercício da atividade de fiscalização deve ter como princípio básico a educação para o trânsito (e no trânsito).

É importante que o Agente de Fiscalização de Trânsito e Transportes seja, antes de tudo, um educador e orientador. Assim, ele estará exercendo um papel fundamental perante a população, cujo maior

universo é de não infratores (cerca de 98 a 99,5%). Quando o Agente tem como foco a fiscalização, exclusivamente, ele atua apenas sobre o universo de infratores (0,5 a 2%). Entende-se sob esta ótica que o mesmo não está fazendo “nada” para o cidadão que cumpre a lei.

Quando o Agente atua prioritariamente na operação, controle, orientação e educação de trânsito, a autuação passa a ser a exceção e, portanto haverá uma melhor aceitação pela maioria absoluta da comunidade.

#### **4.4.3 Ações de Capacitação**

Para a formação dos agentes de Fiscalização de Trânsito e Transportes, recomenda-se a capacitação nas seguintes áreas:

##### **4.4.3.1 Formação básica**

- Relações Humanas;
- Direção Defensiva e Condução de Viatura;
- Manutenção e Segurança Veicular;
- Primeiros Socorros;
- Tecnologia e Sistemas de Comunicação.

##### **4.4.3.2 Trânsito e Transportes Urbanos**

- Legislação e Fiscalização de Trânsito;
- Legislação e Fiscalização de Transportes Urbanos;
- Terminologia Rodoviária e de Trânsito;
- Noções de Engenharia de Tráfego;
- Educação de Trânsito;
- Operações de Trânsito;
- Identificação veicular;
- Vistoria Veicular;

- Operação Radar;
- Operação Blitz;
- Técnicas de Abordagem;
- Procedimentos na Autuação de Condutores Infratores;
- Dinâmica de acidentes de trânsito;
- Procedimentos operacionais em acidentes de trânsito;
- Prevenção e Extinção de Incêndio no Trânsito;
- Tecnologia aplicada à fiscalização e operações de trânsito.

##### **4.4.3.3 Transporte Hidroviário**

- Conceitos fundamentais de embarcações e transporte hidroviário;
- Prevenção e Extinção de Incêndio em Embarcações;
- Procedimentos Operacionais em Transporte Hidroviário;
- Legislação e Fiscalização de Transporte Hidroviário.

#### **4.5 CONCEITOS E DIRETRIZES PARA A FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTES URBANOS**

Os conceitos e diretrizes apresentados a seguir são baseados no Manual de Policiamento e Fiscalização de Trânsito (DENATRAN, 1992), cujos conceitos e referências foram atualizados por BARBOSA (2011) para adequarem-se à legislação brasileira em vigor, em especial o Código de Trânsito Brasileiro e as Resoluções do CONTRAN.

#### **4.6 POSTO DE CONTROLE DE TRÂNSITO - PCTRAN**

##### **4.6.1 Conceito**

É um ponto na via terrestre, normalmente desprovido de sinalização semafórica, no qual o Agente exerce o controle do trânsito de acordo

com as normas legais e outras instruções, utilizando-se da sinalização por meio de sons e gestos.

#### 4.6.2 Atribuições

O agente de trânsito, no PCTran, 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 pertinentes, somente quando sua advertência não for suficiente para convencer o infrator;
- **i)** autuar, quando necessário, os que transgridem os preceitos do Código de Trânsito Brasileiro, 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 e pessoas com mobilidade funcional reduzida;
- **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 e seu superior imediato;
- **s)** preencher a ficha de ocorrência e/ou boletim de ocorrência, notificação do auto de infração de trânsito e outros formulários existentes, segundo instruções do órgão gestor e a legislação pertinente;
- **t)** cumprir o que preconizam as condições individuais para o serviço, tratadas na fiscalização geral;
- **u)** executar os sinais regulamentares de apito e braço, sempre com correção.

#### 4.6.3 Prerrogativas do Agente

O Anexo II do Regulamento do Código de Trânsito Brasileiro estabelece que as ordens emanadas por gestos dos Agentes de

Trânsito prevalecem sobre as regras de circulação e sobre as normas definidas por outros tipos de sinalização.

Vale dizer que o Agente, 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 estratigráfica.

Estas prerrogativas devem ser utilizadas nos casos de congestionamentos e sinistros de grande envergadura (acidentes com bloqueio da via, enchentes, incêndios, etc.). Deve-se, contudo, observar os cuidados essenciais para garantir a segurança de tais operações, evitando-se a ocorrência de outros acidentes.

#### 4.6.4 Sinalização Regulamentar

A sinalização preconizada na legislação para o controle de trânsito é feita através de sons e de gestos, conjugando-se os dois tipos.

##### 4.6.4.1 Sinalização por som

Os sinais sonoros são os conhecidos sinais de apito, previstos no CTB:

**Tabela 1. Sinais sonoros utilizados no controle de trânsito (CONTRAN, 2004).**

| SINAIS DE APITO    | SIGNIFICADO      | EMPREGO   |
|--------------------|------------------|---|
| Um silvo breve     | Siga             | Liberar o trânsito em direção/sentido indicado pelo Agente. |
| Dois silvos breves | Pare             | Indicar parada obrigatória.                                 |
| Um silvo longo     | Diminua a marcha | Quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos. |

Quando se aproximam do PCTran os veículos de bombeiros, ambulâncias, veículos de polícia e outros que tenham prioridade de circulação, o Agente deverá garantir tal prioridade, sem prejuízo das condições de segurança dos demais veículos.

Os sinais sonoros somente devem ser utilizados em conjunto com os gestos dos agentes, 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.

##### 4.6.4.2 Sinalização por gestos

Os sinais por gestos são os conhecidos sinais de braços, também previstos no CTB, onde o Agente, apenas utilizando os sinais de braços, tem condições de atuação no PCTran, principalmente em vias de grande concentração de veículos, onde esses não desenvolvem grandes velocidades. Assim, a correção e uniformidade dos sinais de braço é fator preponderante para a segurança de trânsito.

| Significado  | Sinal   |
|--|---|
| Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.                                 | <br>Braço levantado verticalmente, com a palma da mão para a frente.  |
| 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. | <br>Braços estendidos horizontalmente, com a palma da mão para a frente.                                     |
| 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.    | <br>Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para a frente, do lado do trânsito a que se destina. |

Figura 6. Sinalização por Gestos do Agente (CONTRAN, 2004).



(cont.)

| Significado   | Sinal   |
|---|---|
| Ordem de diminuição da velocidade                           |  <p>Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para baixo, fazendo movimentos verticais</p>               |
| Ordem de parada para os veículos aos quais a luz é dirigida |  <p>Braço estendido horizontalmente, agitando uma luz vermelha para um determinado veículo.</p>                    |
| Ordem de seguir   |  <p>Braço levantado, com movimento de antebraço da frente para retaguarda e a palma da mão voltada para trás</p> |

Figura 7. Sinalização por Gestos do Agente (CONTRAN, 2004).

#### 4.6.4.3 Sinalização conjugada

O Agente, 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 Agente 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;
- **e)** emite um silvo breve, que significa «atenção, siga» e volta-se para a corrente de trânsito que está sendo aberta.

Embora inexista na legislação, o Agente deverá, sempre que necessário, flexionar e distender, alternadamente, o antebraço no intuito de melhor agilizar a circulação. Nesta agilização, no entanto, o Agente deve evitar a emissão prolongada de vários silvos breves, pelo desgaste natural, pela confusão transmitida, e pela poluição sonora que causa.

#### 4.6.5 Posicionamento

O local adequado para o Agente executar suas atribuições no PCTran deve observar as seguintes condições:

- **a)** Local que ofereça destaque;
- **b)** Local que o Agente veja e seja visto por todos;
- **c)** Local que ofereça melhor domínio do fluxo.

A seguir são destacados alguns pontos de melhor localização do Agente, em interseções:

- **a)** Nos cruzamentos de duas vias com sentido único. O Agente deve se postar no canto do passeio mais próximo das duas correntes de trânsito;

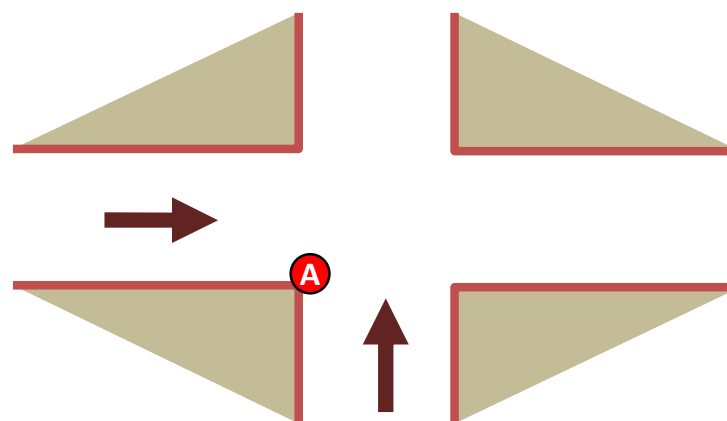


Figura 8. Posicionamento do Agentes em PCTran nos cruzamentos de duas vias com sentido único (Adaptado de CONTRAN/DENATRAN, 1992).

- **b)** nas intercessões de vias de mão dupla com via de mão única, o Agente deve ficar em um dos lados, nas proximidades do canteiro central;

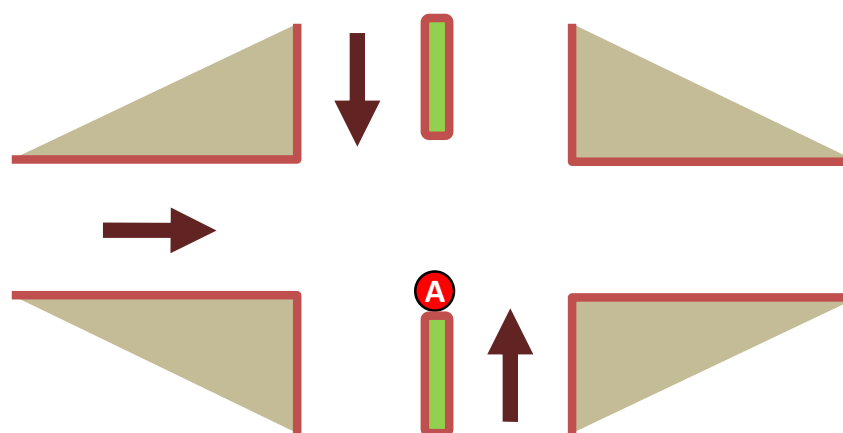


Figura 9. Posicionamento do Agentes em PCTran nos cruzamentos de vias de mão dupla com via de mão única (Adaptado de CONTRAN/DENATRAN, 1992).

- **c)** 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 Agente, sempre que necessário, deslocar-se da frente da corrente em movimento, para sua própria segurança.

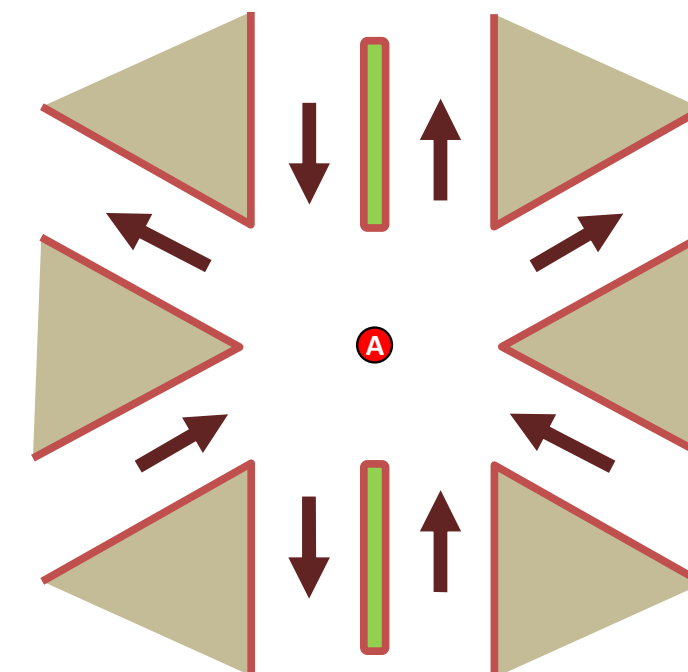


Figura 10. Posicionamento do Agentes em PCTran nos cruzamentos de vias de mão dupla (Adaptado de CONTRAN/DENATRAN, 1992).

#### 4.6.6 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 Agente 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 interseção, no momento da mudança do sinal, em virtude da insuficiência da programação semaforizada. 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 Agente 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 Agente são muito importantes neste momento.

#### 4.6.7 Atuação Conjugada

Quando em determinada interseção forem escalados mais de um Agente para atuação simultânea em PCTran, é necessário que haja um perfeito entrosamento, uma sincronia de ações entre os Agentes, visto que a ocorrência de acidente de trânsito no PCTran em decorrência de falta de conjugação de ações gera responsabilidade penal, civil e administrativa, para os Agentes escalados no posto. Assim, é necessária uma combinação prévia entre os Agentes sobre o roteiro a ser seguido no posto.

#### 4.6.8 Ciclos de Controle no PCTran

Ciclo de controle é o período decorrente entre o fechamento de uma corrente de trânsito e sua posterior abertura. Num PCTran sem semáforos o Agente estabelece o ciclo do posto, atentando para as seguintes premissas:

- a) Avaliação cuidadosa da intensidade do fluxo de cada via;
- b) estabelecimento das prioridades de cada via;
- c) adequação do tempo verde necessário para cada via;
- d) adequação do tempo do pedestre.

Assim feito, o Agente esquematiza o ciclo de forma que este não ultrapasse a 2 (dois) minutos, em princípio.

### 4.7 POSTO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO - PFTRAN

#### 4.7.1 Conceito

Posto de Fiscalização de Trânsito - PFTran é um trecho ou ponto 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 Agentes, com a missão de orientar e de fazer cumprir a regulamentação imposta e de proporcionar segurança de trânsito. No PFTran deverão ser obedecidas as seguintes condições:

- a) A extensão do trecho a ser fiscalizado deve ser de tal maneira que o Agente cubra todo o trecho de qualquer ponto, atendendo ao especificado pela coordenação, em documento apropriado (Ordem de Serviço, Cartão-Programa, etc.);
- b) No PFTran, dada a maior liberdade de ação e locomoção, o Agente pode desenvolver junto aos usuários uma ação mais efetiva de orientação, informação e educação de trânsito;
- c) A ação do Agente 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. O Agente deverá sempre estar disponível para ajudar às pessoas com mobilidade funcional reduzida – PMFR, em especial as pessoas idosas, crianças e deficientes físicos;

- **d)** Salvo os casos de imperiosa necessidade, não deve abrir precedentes de modo a permitir a parada e o estacionamento irregulares de veículos.

#### 4.7.2 Atribuições do Agente no PFTran

São atribuições do Agente em um PFTran:

- **a)** Anotar as irregularidades encontradas, tais como: desobediência à sinalização estatigráfica regulamentar, estragos nas vias, objetos estranhos, ou substâncias derramadas sobre elas de forma a comprometer a segurança do tráfego, notificando todos os casos conforme rotina ao setor de engenharia/manutenção para as devidas ações corretivas;
- **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 reboque 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 à direita.

#### 4.7.3 Sinalização do Posto de Fiscalização de Trânsito

##### 4.7.3.1 Considerações iniciais

A sinalização mais comum em um PFTran refere-se à permissão ou restrição de parada, estacionamento e de sentido da via. Para fazer cumprir a regulamentação imposta à via, o Agente deve saber diferenciar a ação de parar da de estacionar. Tal conceito é obtido da leitura dos artigos 47 e 48 do CTB, abaixo transcritos:

*“Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.*

*Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.*

*Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.*

*§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.*

*§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.*

*§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.”*

Deste artigo, resulta que o estacionamento é a parada de veículo por tempo superior ao necessário para o embarque/desembarque de pessoas ou carga/descarga de mercadorias. Assim, para tais operações a sinalização regulamentar deverá ter caráter restritivo. Conclui-se, deste modo, que a diferença entre parar e estacionar está relacionada apenas ao fator tempo. A esse respeito, merecem destaque as observações a sobre a sinalização de regulamentação apresentadas a seguir.

#### 4.7.3.2 Estacionamento Proibido



Figura 11. Placa de Regulamentação – Proibido Estacionar (CONTRAN, 2007).

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.

#### 4.7.3.3 Parada e Estacionamento Proibidos



Figura 12. Placa de Regulamentação – Proibido Parar e Estacionar (CONTRAN, 2007).

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 Agente.

#### 4.7.3.4 c) Estacionamento Regulamentado



Figura 13. Placa de Regulamentação – Estacionamento Regulamentado (CONTRAN, 2007).

Nas vias em que existe a placa de estacionamento regulamentado, o Agente 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)** estacionamentos especiais: são áreas das vias públicas destinadas exclusivamente aos veículos de determinada espécie, que prestam serviços à coletividade. (Exemplo: estacionamento para táxi, caminhão, carroça, motos, etc.)

O estacionamento pago em via pública é uma área especial de estacionamento. 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. Onde não houver proibição de estacionamento, entende-se que o estacionamento é permitido.

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.

#### 4.7.3.5 Carga e Descarga



Figura 14. Placa de Regulamentação – Proibido Estacionar / Área de Carga e Descarga (CONTRAN, 2007).

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.

A relação horário e tonelagens permitidos, delimitados pela engenharia de trânsito, é de suma importância para a segurança e fluidez do tráfego, visto que tal relação está relacionada à maior ou menor densidade de veículo na via a ponto de, nos horários de pico, a operação não ser permitida.

Para checagem da tonelagem do veículo, o Agente 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.

Checadas tais informações, a fiscalização é efetivada através da confrontação da lotação ou do peso bruto total do veículo e a tonelagem permitida pela placa. Estas prescrições são válidas, inclusive, nas cargas e descargas de valores.

#### 4.7.3.6 Pontos de Táxi



Figura 15. Placa de Regulamentação – Estacionamento Regulamentado / Ponto de Táxi (CONTRAN, 2007).

Trata-se de um estacionamento especial uma vez que o local fica exclusivo aos veículos táxi que prestam serviços a coletividade. Ressalte-se que este trecho assim sinalizado só pode ser utilizado por táxi em serviço. A sinalização pode vir complementada pelo número de vagas que o trecho oferece.

#### 4.7.3.7 Farmácia



Figura 16. Placa de Regulamentação – Proibido Estacionar / Farmácia (CONTRAN, 2007).

Trata-se de uma área especial de estacionamento por estar destinada a qualquer espécie ou categoria de veículos. 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.
- **d)** a inobservância de quaisquer destes preceitos constitui infração.

#### 4.7.3.8 Embarque e Desembarque



Figura 17. Placa de Regulamentação – Proibido Estacionar / Embarque e Desembarque (CONTRAN, 2007).

Esta placa é colocada nos locais onde há necessidade de tais operações. Geralmente nas portas de hotéis e escolas. O estacionamento no trecho é proibido, qualquer que seja o meio de sinalização utilizada, bem como a parada para carga e descarga de mercadorias. Qualquer veículo pode parar no trecho, para o embarque e desembarque de passageiros.

#### 4.7.3.9 Área de Segurança

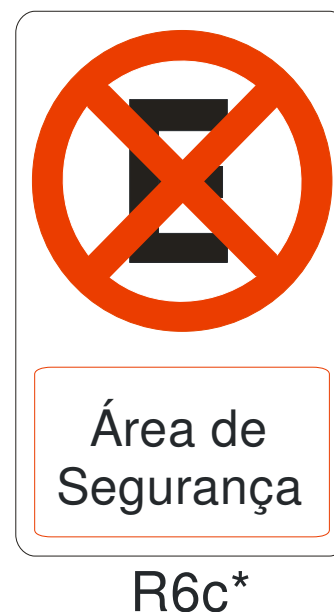


Figura 18. Placa de Regulamentação – Proibido Parar e Estacionar / Área de Segurança (CONTRAN, 2007).

São vias de circulação, ou parte destas, consideradas necessárias à segurança das edificações públicas adjacentes à mesma, nas quais a parada e estacionamento são proibidos. Nem veículo de autoridade que trabalha na edificação pode parar ou estacionar no trecho, independente do meio de sinalização utilizada. A forma usual de sinalização do trecho recomendada é uma placa de proibido parar e estacionar, acompanhada da informação “Área de Segurança”.

### 4.8 POLICIAMENTO MOTORIZADO - MOTOCICLETA

#### 4.8.1 Considerações

A motocicleta, na fiscalização 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. São vantagens da fiscalização em motocicleta:

- **a)** Grande mobilidade, propiciando fácil deslocamento. Numa via congestionada, a moto depara com a causa do congestionamento com maior rapidez.

- **b)** facilidade de estacionar o veículo, no ponto-base, à vista do pequeno espaço ocupado;
- **c)** vantagem de ordem econômica, uma vez que o veículo consome pouco combustível e representa um custo inferior.

#### 4.8.2 Utilização

a. A fiscalização de trânsito, com motocicleta, é geralmente empregada em vias de trânsito intenso, onde a fiscalização à pé é deficiente. Desta forma, o Agente com motocicleta é empregado nas missões:

- **a)** PFTran;
- **b)** escolta de dignitários;
- **c)** escolta de carga;
- **d)** atendimento de ocorrências;
- **e)** apoio às equipes de blitz.

##### 4.8.2.1 No PFTran

Além das atribuições já previstas na fiscalização a pé, o Agente com motocicleta, no PFTran, tem como atribuições:

- **a)** 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;
- **b)** postar-se nas interseções de grande incidência de desrespeito à sinalização semafórica;
- **c)** conhecer os locais de maior densidade de veículos, para fixação de ponto-base com vista à prevenção de congestionamento;
- **d)** manter cerrada vigilância nos «pontos negros» do posto, de forma a antecipar a ocorrência de acidentes de trânsito;



- **e)** acompanhar a sinalização semafórica ou qualquer outro fato que acarrete prejuízo à segurança e fluidez de tráfego, acionando os órgãos responsáveis;
- **f)** 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: (1) veículos não identificados; (2) veículos avariados; (3) veículos em mau estado de conservação e segurança; (4) pouca segurança da carga e de pessoas; (5) ano de fabricação.

#### 4.8.2.2 Escoltas

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. Nas escoltas de carga, elas atuam no balizamento, alertando os demais condutores quanto à existência de perigo na via.

### 4.9 FISCALIZAÇÃO MOTORIZADA - EM AUTOMÓVEL

#### 4.9.1 Patrulha de Trânsito - Conceito

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. A patrulha de trânsito atua em um ou mais setores de fiscalização, deslocando-se segundo o planejado na Ordem de Serviço previamente estabelecida. A patrulha de trânsito destina-se principalmente a:

- **a)** promover a fluidez do tráfego;
- **b)** orientar convenientemente as correntes de tráfego;
- **c)** suprir, temporariamente, eventuais falhas de semáforo;
- **d)** facilitar a travessia de pedestres;
- **e)** atender e registrar as ocorrências de trânsito;

- **f)** atuar no descongestionamento do tráfego.

#### 4.9.2 Técnicas de Patrulhamento

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 fila de veículos atrás da viatura, com dificuldades de ultrapassá-la. Nesta velocidade um pouco mais lenta que o trânsito normal, o coordenador 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.

A fiscalização de uma patrulha de trânsito pode ser desenvolvida num subsetor ou no ponto-base. Pode ter uma atuação dinâmica ou estática.

##### 4.9.2.1 Fiscalização Estática

No ponto-base, a patrulha inclui a observação para detectar o comportamento do condutor, como também as violações às regras de trânsito. A observação estática pode ser conspícua, visível e oculta:

- **a)** Observação conspícua é aquela onde o observador permanece em total visibilidade para os motoristas.
- **b)** Observação visível é aquela em que o observador está visível, mas que o motorista precisa desenvolver algum esforço para localizá-lo.
- **c)** Observação oculta é aquela onde o observador está escondido e não pode ser visto pelo motorista que se aproxima.

A escolha do tipo de observação varia em função dos resultados a atingir, as necessidades e o tipo de infração cometida no local. Dentre os principais objetivos da observação se incluem os seguintes:

- **a)** antecipar as infrações de motoristas perigosos;
- **b)** detectar e notificar infratores;
- **c)** observar e relatar as condições de tráfego;

- **d)** observar e relatar as condições da pista.

#### **4.9.2.2 Fiscalização Dinâmica**

Na fiscalização dinâmica do posto, o Agente em patrulhamento deve criar a impressão no público de que está alerta e que estuda o tráfego que vai passando. A maneira de como se deslocar ou de como se posicionar no terreno facilita a observação permite ao público identificar, de relance, a fiscalização ostensiva, sentindo a sua presença protetora, como também inibe o mau condutor de cometer infrações.

A extensão dos efeitos de fiscalização depende daquilo que os motoristas acreditam que o Agente poderia fazer em relação às infrações praticadas ou da reputação que o Agente tem perante a população de agir ou não. Se o Agente (equipe) tem uma reputação de falta de ação, a cultura de impunidade aumenta.

A principal característica da fiscalização dinâmica é sua presença vista em vários pontos e a mobilidade facilitando vistoriar vários locais, provocando profundo efeito psicológico na comunidade.

O Agente 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.

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 do Agente. As infrações praticadas pelas viaturas servem de estímulo para que o bom cidadão cometa as mesmas infrações. Além do mais, o mau hábito do Agente de desprezar as normas de trânsito diminui a capacidade de prever as imprudências de outros usuários da via pública. Assim, o Agente deverá evitar estacionar sobre calçadas, parar ou estacionar em local proibido, avançar sinal vermelho, salvo em caso de urgência, e com a sinalização luminosa intermitente e sirene ligados.

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.

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:

- **a)** dirigir extremamente devagar;
- **b)** conduzir lentamente na faixa da esquerda ou rapidamente na faixa da direita;
- **c)** aceleração exagerada do motor e arrancadas buscas;
- **d)** número excessivo de manobras para entrar numa vaga;
- **e)** ter o pisca-pisca acionado não estando o veículo em movimento de conversão;
- **f)** entrelaçando na pista (costurando);
- **g)** não diminuir a velocidade quando numa interseção sem visibilidade;
- **h)** ultrapassando em lombadas ou passando veloz em valeta;
- **i)** inesperada conversão quando da aproximação da patrulha de trânsito;
- **j)** veículos “envenenados”.

#### **4.9.3 Atuação no Congestionamento**

##### **4.9.3.1 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. Não confundir com lentidão, na qual a velocidade é reduzida, mas existe fluxo.

#### 4.9.3.2 Procedimentos básicos 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 restabelecimento do tráfego à sua condição normal. A definição de prioridades, a solicitação de cobertura e de reforço policial são outras ações que podem ser requeridas.

#### 4.9.3.3 Causas de congestionamentos

As principais causas de congestionamentos são as seguintes:

- **a)** Veículos parados (quebrados, abandonados, etc.) em pontos estratégicos da cidade, tais como pontes, viadutos, túneis, praças do centro comercial e principais corredores;
- **b)** acidentes de trânsito;
- **c)** veículos pesados, de carga, estacionados em fila-dupla nos horários de pico, em praças, principais corredores e locais estratégicos da cidade;
- **d)** sinalização semafórica não sincronizada ou defeituosa em interseções vitais da cidade;
- **e)** casos fortuitos: queda de árvores, postes de iluminação, aglomeração de curiosos na via em caso de incêndio, ocorrências policiais, manifestações populares e eventos públicos.

### 4.10 OPERAÇÃO BLITZ

#### 4.10.1 Conceito

O serviço de blitz consiste na fiscalização de veículos e condutores, através da verificação dos documentos do condutor e do veículo, 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.

#### 4.10.2 Composição e meios

A equipe de blitz deve ter efetivo compatível com a missão. A composição básica abaixo tem atendido a maioria das situações:

- **a)** pessoal:
  - 01 (um) Agente - Coordenador da Operação;
  - 01 (um) Agente - Coordenador Auxiliar;
  - 02 (dois) Agentes motoristas;
  - 01 (um) Agente de segurança;
  - 01 (um) Agente balizador;
  - 05 (cinco) Agentes Fiscalizadores;
  - 02 (dois) Agentes Motociclistas;
  - 02 (dois) Agentes no Posto de Triagem;
  - 02 (dois) Policiais Militares c/ viatura para apoio e segurança da operação.
- **b)** meios:
  - 01 (uma) viatura leve para o comando;
  - 01 (uma) van ou microônibus para transporte de equipe;
  - 02 (duas) Motocicletas;
  - 01 (um) guincho;
  - 02 (dois) rádios de comunicação com circuito fechado;
  - equipamentos de sinalização: cones, placas de indicação, etc.

#### 4.10.3 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:

- **a)** o local deve oferecer boa visibilidade;
- **b)** não pode ser após curvas, aclives ou declives acentuados;

- **c)** a via deve ser bem sinalizada;
- **d)** a via deve propiciar condições para colocação do material de sinalização, a saber:
  - placas de “REDUZA A VELOCIDADE”;
  - placa de “VISTORIA E FISCALIZAÇÃO”;
  - cavalete com placas de “PARE”;
  - cavalete com placa de “INÍCIO DE ZONA DE FISCALIZAÇÃO”;
  - cavalete com placas de “TÉRMINO DE ZONA DE FISCALIZAÇÃO”;
  - cones de balizamento e canalização dos veículos a serem fiscalizados;
  - local para abordagem dos veículos a serem fiscalizados;
  - local para armazenamento de veículos retidos e/ou apreendidos;
  - local para instalação do Posto de Triagem.

#### 4.10.4 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.

#### 4.10.5 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.

#### 4.10.6 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” ou “rachas”, “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.

#### 4.10.7 Blitz Tipo Cerco

Operação de grande envergadura realizada em locais onde ocorrem grande afluência de veículos irregulares e onde se praticam desmandos (“pegas” ou “rachas”, “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, descaracterizados, 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 e, por isso, a equipe só deverá ter conhecimento da missão na hora da chamada. Para condução da equipe de fiscalização ao local de atuação sugere-se o emprego de viaturas dissimuladas e só após o cerco as viaturas ostensivas devem chegar ao local. Para esse tipo de operação é recomendável o apoio policial para garantir a segurança dos Agentes e reprimir outros ilícitos que possam ocorrer no local (venda de bebidas alcoólicas a menores, venda/consumo de drogas, etc.).

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 equipe não deve se expor de imediato, 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.

#### **4.10.8 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 a fiscalização ordinária seja deficiente.

#### **4.10.9 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.

#### **4.10.10 Atribuições Gerais**

As atribuições dos integrantes das equipes de blitz são grupadas em atribuições técnicas e de postura.

##### **4.10.10.1 Atribuições técnicas**

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. 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 Agente sejam os mesmos solicitados pelos outros Agentes fiscalizadores.

O número de veículos a serem fiscalizados não pode ser superior ao número de Agentes fiscalizadores e, em decorrência disso, nenhum veículo pode ficar na fila de espera da fiscalização. Por outro lado, os veículos não podem ser fiscalizados em fila dupla de estacionamento.

Após fiscalizados, o Agente fiscalizador deve propiciar toda segurança para que o veículo retorne à corrente de trânsito, assegurando-lhe, conforme o caso, a preferência de passagem.

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.

Nas abordagens, os Agentes 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 incomoda para o condutor;

Os Agentes 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. Da operação podem participar apenas autoridades de trânsito (Agentes e/ou Policiais Militares), sendo mantidos à distância da fiscalização e dela não devem tomar parte qualquer outra pessoa. Todas as ações efetivadas devem ter o embasamento legal.

#### 4.10.10.2 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. Cabem a esse respeito as seguintes considerações:

- **a)** A ação de fumar é proibida durante a fiscalização;
- **b)** o Agente não deve encostar ou debruçar sobre os veículos para efetuar autuações;
- **c)** os Agentes devem tratar os condutores com educação, urbanidade e serenidade. O tratamento deve ser respeitoso. Os conselhos, advertências e críticas não podem ofender o infrator;
- **d)** mesmo que o infrator solicite o contrário, todas as ações devem ser tratadas em público;
- **e)** os equipamentos obrigatórios devem ser procurados pelos próprios condutores, e o Agente só deve aceitar os documentos solicitados, evitando, com isso, de procurá-los em carteiras e bolsas.

### 4.11 OPERAÇÕES RADAR

#### 4.11.1 Conceito

Serviço executado por equipe que opera aparelhagem eletrônica especial, com a finalidade precípua de coibir excesso de velocidade. Poderão ser utilizados equipamentos especiais para Blitz Móvel, na qual os veículos são pré-selecionados por equipamentos que fazem a leitura da placa e verificam a existência de restrições (furto, licenciamento atrasado, etc.).

#### 4.11.2 Composição e Meios

##### 4.11.2.1 Efetivo básico

- **a)** 01 (um) Agente/Coordenador de equipe;
- **b)** 01 (um) Agente motorista e operador do radar;

- **c)** 03 (três) Agentes fiscalizadores;
- **d)** 01 (um) Agente motociclista.

##### 4.11.2.2 Meios

- **a)** 02 (dois) rádios de comunicação - circuito fechado;
- **b)** equipamentos de sinalização estratigráfica;
  - 10 (dez) cones de borracha;
  - 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.

##### 4.11.3 Terreno

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. Deve-se selecionar locais que apresentem grande índice de excesso de velocidade e de acidentes.

Para o caso de equipamento portátil, o radar deve ser instalado de 500 a 1.000 metros da zona de fiscalização para vias expressas, de 200 a 500 para as demais vias, de modo a propiciar tempo para transmissão da mensagem ao comandante, de modo que este possa interceptar o veículo infrator, bem como para a segurança dos Agentes, garantindo-se a redução da velocidade até a parada do veículo.

O local de realização da operação não pode ter sinalização semafórica e deve possuir placas de regulamentação de velocidade máxima permitida. Deverá, ainda, atender às disposições do Código de Trânsito Brasileiro e das Resoluções do CONTRAN. Tal assunto é

abordado detalhadamente no Plano Estratégico de Monitoramento e Fiscalização Eletrônica, integrante do PMob.

#### 4.11.4 Autuação

Para o caso de fiscalização com equipamento portátil ou blitz eletrônica móvel, deverão ser adotados os seguintes procedimentos para a autuação do infrator:

- **a)** Detectado pelo radar que determinado veículo circula com irregularidades, o operador comunica suas características ao comandante da operação;
- **b)** ante a aproximação deste veículo, o Agente balizador determinará sua parada;
- **c)** o veículo é fiscalizado em suas condições de segurança e seus equipamentos obrigatórios, bem como os documentos;
- **d)** o veículo é notificado com base na legislação e, no Auto de Infração, o Agente consta a velocidade permitida e a velocidade aferida;
- **e)** No caso de irregularidades quanto à existência de restrições de licenciamento atrasado, proceder conforme a legislação, emitindo-se o Auto de Infração e aplicando-se as respectivas medidas administrativas;
- **e)** No caso de irregularidades quanto à existência de restrições de furto, acionar os Policiais Militares para os devidos procedimentos.

## 4.12 ACIDENTES DE TRÂNSITO

### 4.12.1 Definição

De forma simplificada, pode-se definir Acidente de Trânsito como todo evento danoso, envolvendo veículo(s), pessoa(s) e/ou animal(is) na via pública.

### 4.12.2 Classificação dos acidentes de trânsito

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;

Quanto ao tipo classificam-se em:

- **a) Abalroamento:** é o impacto lateral ou transversal entre dois ou mais veículos em movimento;
  - Lateral: os veículos transitam na mesma direção, no mesmo sentido ou em sentidos opostos;
  - 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;
  - Frontal: os veículos transitam em sentidos opostos;
  - Traseira: os veículos transitam no mesmo sentido (ou excepcionalmente em sentidos contrários, em marcha a ré);
  - 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

#### 4.12.3 Atuação do Agente nos acidentes de trânsito

Os procedimentos básicos do Agente em caso de acidentes de trânsito são os seguintes:

- **a)** garantir a própria segurança, atuando de forma preventiva, sem a adoção de procedimentos impulsivos tal como “correr em direção ao veículo ou pessoa acidentada”;
- **b)** garantir a segurança do local para evitar outros acidentes, com a devida sinalização;
- **c)** verificar a existência de vítimas, adotando-se procedimentos de primeiros socorros (mediante treinamento prévio), enquanto outro Agente aciona o serviço de resgate, caso necessário;
- **d)** na inexistência de vítimas e caso haja obstrução da via,, remover os veículos para um local seguro para amenizar os problemas de tráfego (efetivar antes o registro fotográfico do local e da posição dos veículos para eventuais perícias);
- Orientar os envolvidos quanto aos procedimentos de registro do acidente.

### 4.13 OPERAÇÃO EM EVENTOS CÍVICOS ESPORTIVOS

#### 4.13.1 Generalidades

A fiscalização e orientação de operações 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.). 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.

#### 4.13.2 Princípios básicos

A execução da operação em qualquer local, seja de trânsito urbano ou rodoviário deverá estar atenta aos seguintes itens, obedecida a legislação de trânsito:

- **a)** à autoridade com jurisdição sobre a via pública, quer seja municipal (Prefeitura ou DETRAN - mediante convênio), Estadual (DER) ou Federal (DNIT e/ou PRF) competirá disciplinar o uso dessa via terrestre;
- **b)** 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;
- **c)** quando se tratar de provas desportivas o prazo será pelo menos de 60 dias de antecedência;
- **d)** o Agente deverá ao fazer os sinais previstos na legislação colocar-se de forma tal que:
  - veja;
  - seja visto;
  - possa mover-se com facilidade.

#### 4.13.3 Condições de execução da operação

São condições fundamentais para a execução da operação:

- **1) Planejamento:** os seguintes pontos deverão ser considerados na execução da operação:
  - **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;
  - **k)** 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, serão adotadas as seguintes providências, quando for o caso:
    - **a)** isolamento da área onde se realizará o ato;
    - **b)** desvio do trânsito, que pode ser determinado em função 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: (1) variação de veículos envolvidos (caminhões, ônibus) juntamente com pedestres; (2) 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: o Agente deve ter presente que o ideal para o passageiro de um coletivo é poder utilizar esse serviço com um mínimo de

caminhada, quer na viagem para o evento, quer no retorno para casa;

- **d)** fixação de áreas de estacionamento: o Agente deve ter em mente que os conflitos condutor X Agente decorrem dos primeiros desejarem, quando dirigindo um veículo de transporte de passageiros, pretender estacionar seu veículo junto ao seu ponto de destino. O pedestre é envolvido também pelo estacionamento dos veículos, que muitas vezes lhe tira a liberdade de movimentos, especialmente para atravessar cruzamentos
  - **e)** assegurar livre circulação dos veículos;
  - **f)** permitir o desembarço nos seguintes pontos críticos: (a) hidrantes; (b) faixa de pedestres; (c) esquinas; (d) entradas de garagens, etc.;
  - **g)** reservar espaços livres para o embarque e o desembarque de passageiros nos transportes coletivos;
  - **h)** 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.;
  - **i)** disciplinar os pontos privativos de táxi;
  - **j)** os pontos enumerados anteriormente quando deixarem de ser considerados, por qualquer razão, cabe ao Agente 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;

- **3) Instrução:** O Agente deverá sempre receber as instruções adequadas para o serviço que vai realizar; 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.
- **4) Comando:** mesmo nas operações mais simples onde estejam presentes somente 2 (dois) Agentes 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.

#### 4.13.4 Prescrições diversas

Para esses eventos se faz necessário uma ordem de serviço para dar a conhecer o conjunto de decisões adotadas pelo comando. Também se faz necessário um relatório de como os mesmos transcorreram para dar a sua avaliação.

A ação do Agente deverá estar totalmente voltada para o controle e orientação do trânsito e eventualmente, nos casos mais aberrantes, para a fiscalização. Além das recomendações específicas traçadas no presente trabalho, dever-se-á levar em consideração aquelas estabelecidas para a atuação em operações, estabelecidas em regulamento próprio do órgão gestor.

### 4.14 OPERAÇÃO DE ESCOLTA

#### 4.14.1 Escolta de Cargas

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. 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.

Quanto ao tipo, a escolta pode ser de cargas indivisíveis ou perigosas.

Na execução da escolta, quando for necessária a utilização de viaturas, a coordenação e toda responsabilidade caberá ao comandante da escolta, observando que:

- **a)** a velocidade de deslocamento sempre compatível com a segurança;
- **b)** percurso do deslocamento intercalado por lances, para evitar grandes congestionamentos;
- **c)** 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);
- **d)** não permitir que outros veículos se intercalem no comboio;
- **e)** sempre que possível, realizar escoltas à noite para evitar grandes congestionamentos, observada a regulamentação imposta pela autoridade com jurisdição sobre a via;
- **f)** os veículos transportadores não deverão estacionar nem parar nos acostamentos das vias, só o fazendo em áreas que ofereçam condições de segurança;
- **g)** no transporte de cargas indivisíveis, com peso bruto superior a 45 toneladas, os conjuntos transportados somente poderão transpor obras de arte quando estas estiverem desimpedidas de qualquer outro veículo ou carga;
- **h)** nas áreas urbanas, o Agente comandante deverá fazer com antecedência o reconhecimento do percurso, instruindo, em seguida, a equipe sobre as adversidades do roteiro;
- **i)** sempre que possível, utilizar motos para interdições em cruzamentos, além de oferecer maior mobilidade no trânsito urbano;

- **j)** 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.

Deverão ainda ser obedecidas as seguintes condições em relação à 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 Agente 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 Agente efetuará a retenção do veículo, escoltando-o para um local seguro, se houver risco à segurança dos demais usuários;
- **d)** no caso anterior, o Agente orientará ao responsável que compareça ao órgão expedidor, a fim de corrigir a irregularidade.

#### 4.14.2 Escolta de Dignitários

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. Assim, tais operações serão sempre realizadas em conjunto com a Polícia Militar, cabendo aos Agentes de Trânsito o controle de tráfego, garantindo-lhe a devida prioridade em todo o trajeto sob sua circunscrição viária.

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.

A escolta de personalidade no meio rodoviário deverá sempre ser conjugada com motocicletas.

Em geral 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. Em todas as situações, tem que se estabelecer roteiros principais e alternativos, percorridos com antecedência a pé ou de motocicleta pelos integrantes da escolta, considerando os aspectos seguintes:

- **a)** observar e anotar pontos críticos do roteiro, tais como: pontes, viadutos, cruzamentos, terrenos baldios ou descampados e outros pontos de riscos consideráveis;
- **b)** 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;
- **c)** as vias a serem percorridas deverão estar desobstruídas evitando roteiros onde haja focos de agitação; solicitar reboques para remoção de veículos deixados intencionalmente ou não, no itinerário, e que estejam prejudicando o trânsito;
- **d)** 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;

Com relação ao planejamento e execução da operação deverá ainda se observar o seguinte:

- **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 datas cívicas ou comemorativas;
- **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 Agente deverá solicitar socorros à unidade ou fração desta, especificando a causa e o local onde se encontra.

Na realização da escolta de dignatários, são possíveis as formações destacadas nas figuras a seguir.

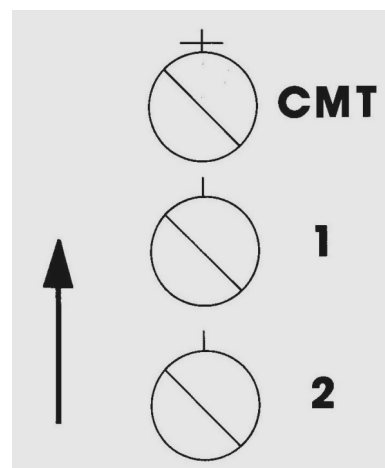


Figura 19. Formação da motocicleta em coluna por um.

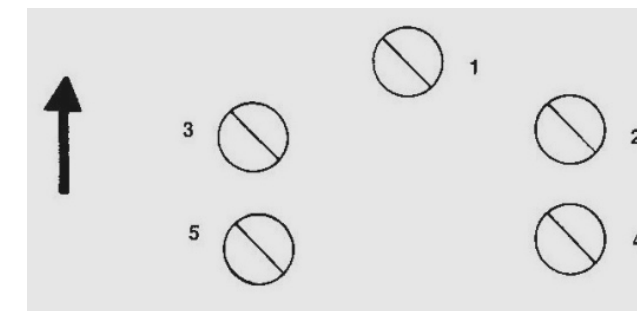


Figura 20. Formação das motocicletas em coluna por dois.

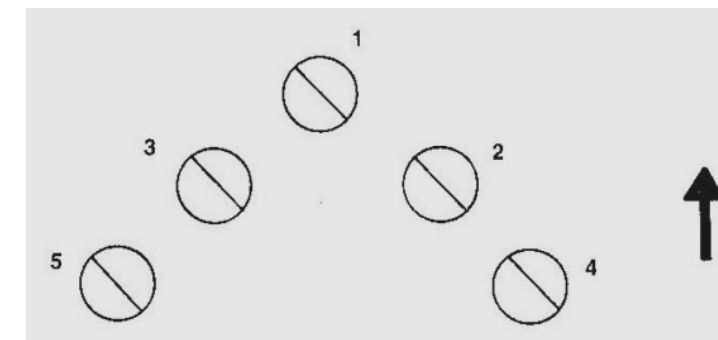


Figura 21. Formação das motocicletas em "cunha" vértices para frente.

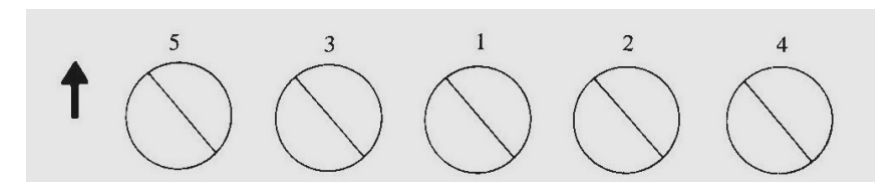


Figura 22. Formação das motocicletas em linha.

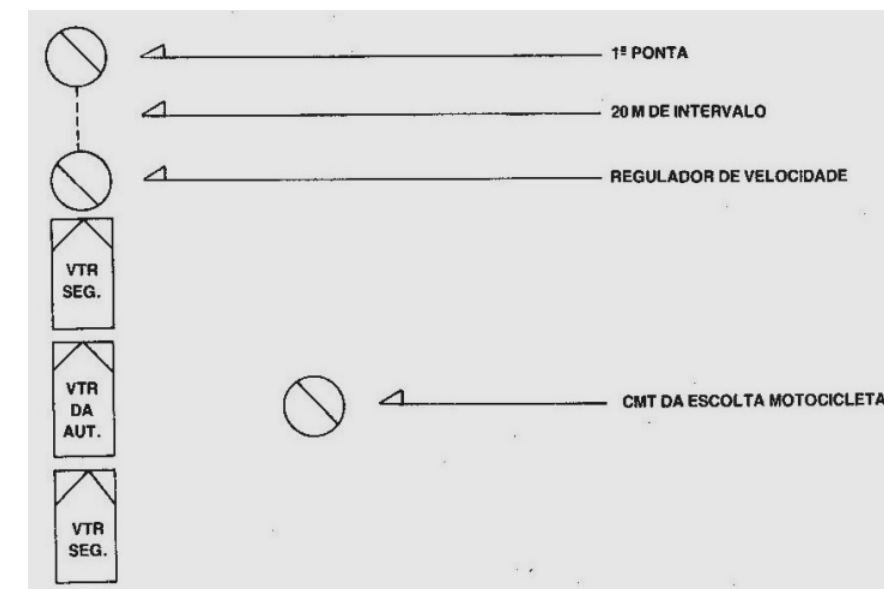


Figura 23. Formação para escolta e segurança de automóveis, com 3 motocicletas.

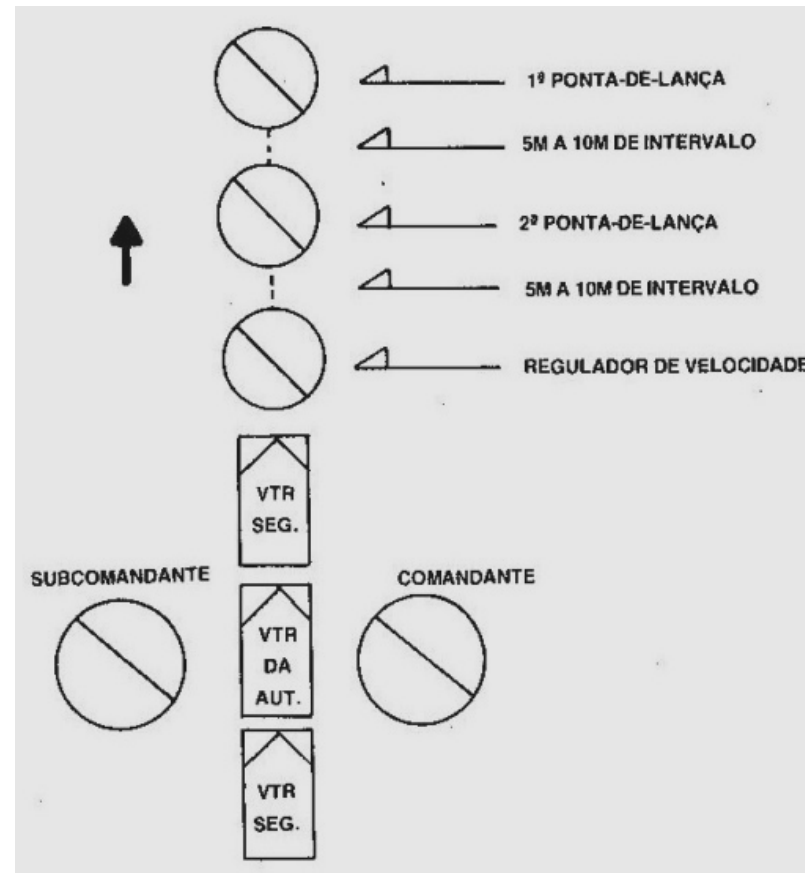


Figura 24. Formação para escolta e segurança de automóveis, com 5 motocicletas.

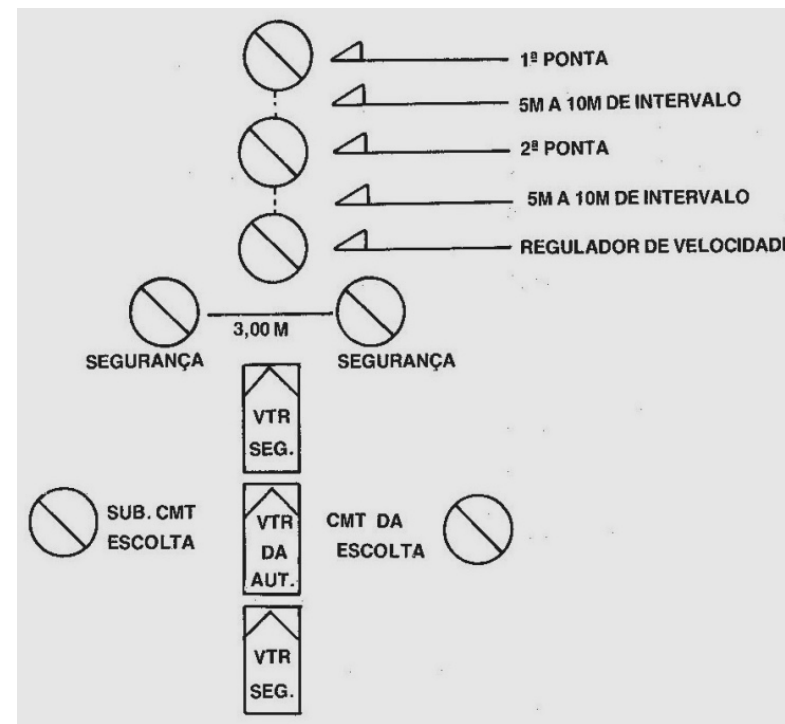


Figura 25. Formação para escoltas e segurança de autoridades, com 7 motocicletas.

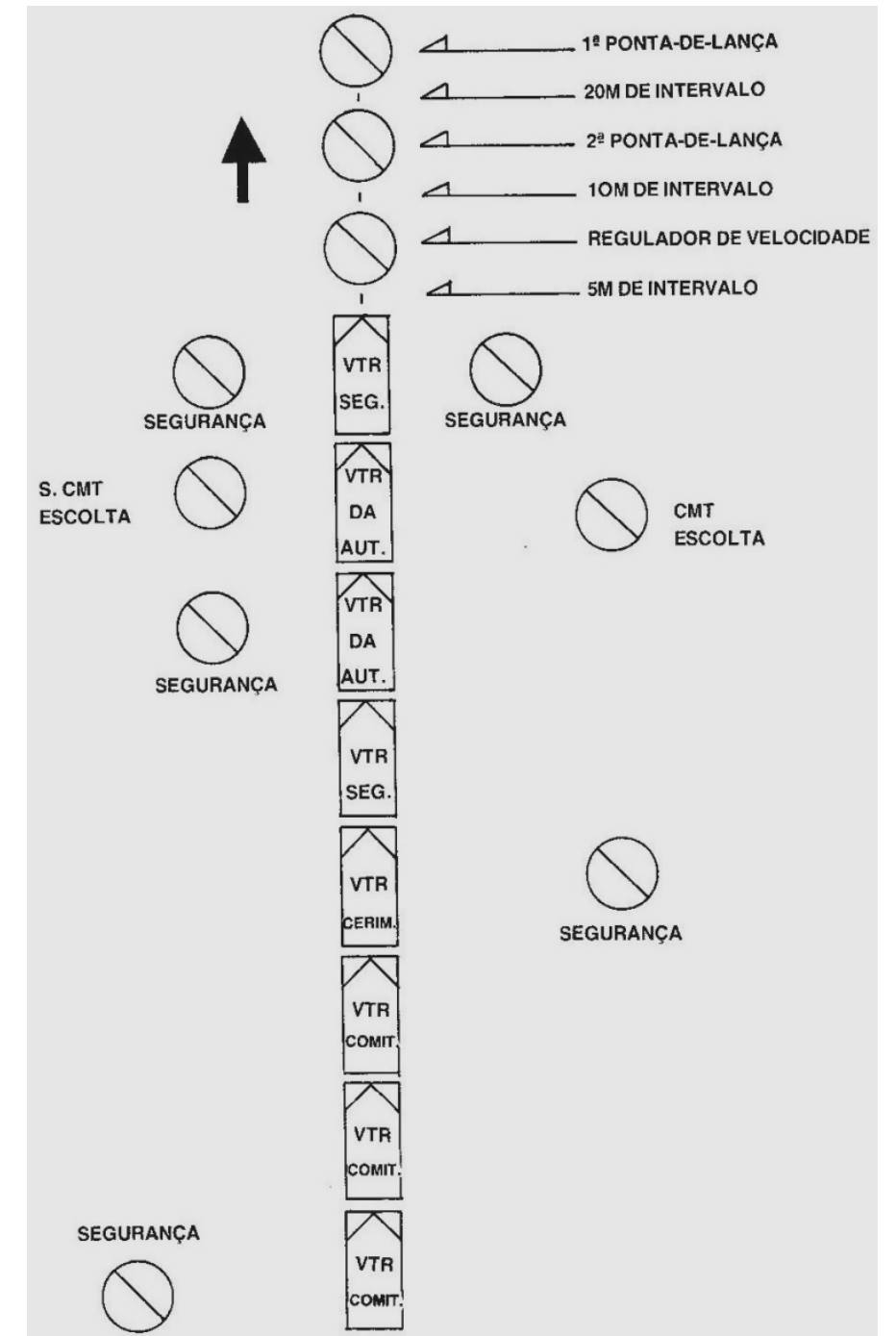


Figura 26. Formação para escoltas e segurança de autoridades, com 10 motocicletas.

#### 4.14.3 Escolta de Valores

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.). Na escolta de valores, para fins da fiscalização e operação de trânsito, é o serviço executado por Agente, objetivando proporcionar a segurança de bens, fundamentalmente quando em deslocamento, de modo a fazê-lo atingir seu destino, no menor tempo possível, atendendo os requisitos da guarda, da proteção e da vigilância contra qualquer ato, cuja responsabilidade será dos serviços de segurança privada ou Polícia Militar. Portanto, a responsabilidade do Agente de Trânsito restringe-se em controlar o tráfego, garantindo ao comboio/veículo a devida prioridade em todo o trajeto sob sua circunscrição viária.

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-fortes, serão suficientes duas viaturas, compostas por quatro Agentes cada uma;
- **c)** para a escolta de três a cinco carros-fortes poderão ser utilizados três viaturas, compostas por quatro Agentes 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-fortes superior a cinco poderão ser utilizados um efetivo de pelotão ou companhia Agente, podendo ser empregada viaturas de transporte da equipe e motocicletas, conforme o planejamento (como são operações conjuntas com a participação da Polícia Militar, o número de Agentes e viaturas de trânsito poderá ser reduzido);
- **e)** para maior segurança, quando o número de carros-fortes for superior a 10 (dez), o comboio deverá ser fracionado, porém tal fracionamento não poderá ocorrer durante o tráfego;

- **f)** todas as viaturas empenhadas na escolta deverão estar ligadas entre si através de rádio;
- **g)** o comandante da escolta deverá estabelecer itinerários principal e alternativos, dando conhecimento aos demais integrantes;
- **h)** 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-fortes, quatro seguranças ou Policiais Militares para cada carro forte, cujo isolamento do tráfego será realizado pelos Agentes de Trânsito em todas as aproximações; As guarnições das viaturas permanecem embarcadas e prontas para qualquer eventualidade; Caso a parada coincida com um ponto crítico do itinerário (ponte, túnel, viaduto, etc.), o trânsito deverá ser controlado, até a solução do problema; Os profissionais de segurança contratados pela empresa transportadora, deverão permanecer no interior dos carros-fortes, só atuando em caso de extrema necessidade, devidamente autorizados pelo comandante de escolta.

#### 4.15 DIRETRIZES ORGANIZACIONAIS

Do ponto de vista organizacional, a reestruturação do órgão gestor pressupõe a necessidade de maior autonomia administrativa e financeira. Além disso, o exercício do Poder de Polícia Administrativa também requer isenção em relação a outros interesses não afins à área de trânsito e transportes.

#### 4.16 MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO - MBFT

Os procedimentos recomendados pelo Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT são apresentados no Anexo III. O referido manual foi aprovado pela Resolução do CONTRAN nº 371/2010, transcrita a seguir:

*RESOLUÇÃO Nº 371, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2010.*

*Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, Volume I – Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito, e rodoviários.*

*O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, e*

*Considerando a necessidade de padronização de procedimentos referentes à fiscalização de trânsito no âmbito de todo território nacional;*

*Considerando a necessidade da adoção de um manual destinado à instrumentalização da atuação dos agentes das autoridades de trânsito, nas esferas de suas respectivas competências;*

*Considerando os estudos desenvolvidos por Grupo Técnico e por Especialistas da Câmara Temática de Esforço Legal do CONTRAN,*

*RESOLVE:*

*Art.1º Aprovar o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT, Volume I – Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito, e rodoviários, a ser publicado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.*

*Art. 2º Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:*

*I – Atualizar o MBFT, em virtude de norma posterior que implique a necessidade de alteração de seus procedimentos.*

*II – Estabelecer os campos das informações mínimas que devem constar no Recibo de Recolhimento de Documentos.*

*Art. 3º Os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito deverão adequar seus procedimentos até a data de 30 de junho de 2011.*

*Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.*

*Alfredo Peres da Silva - Presidente*

*Alvarez de Souza Simões - Ministério da Justiça*

*Rui César da Silveira Barbosa - Ministério da Defesa*

*Rone Evaldo Barbosa - Ministério dos Transportes*

*Esmeraldo Malheiros Santos - Ministério da Educação*

*Luiz Otávio Maciel Miranda - Ministério da Saúde*

## 5. FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÃO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO MUNICIPAL

### 5.1 INTRODUÇÃO

O transporte hidroviário se refere à modalidade de transporte que utiliza veículos (navios, barcas, *overcrafts*) que usam como meio de deslocamento mares, rios ou canais. Quando usado para o transporte dentro dos limites geográficos de um município é conhecido como transporte hidroviário municipal.

Ao analisar a viabilidade do uso do transporte hidroviário municipal como solução para a crescente demanda, verifica-se a impossibilidade de adoção de um mesmo modelo para diversas localidades, pois um “modelo” de sistema de transporte, mesmo que tenha tido resultados positivos em uma localidade, não garante o sucesso em outras cidades. Cada cidade tem suas especificidades e até mesmo dentro dela existem nuances e variantes que impedem a aplicação de um tratamento igualitário para as diferentes regiões do município.

Independente do modelo adotado a fiscalização é considerada atividade primordial de acompanhamento e controle direto do serviço prestado. É uma atividade que informa e corrige a situação atual para o estado descrito nas normas preestabelecidas – no caso do transporte sob responsabilidade da Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ, isso se traduz na legislação pertinente, ou seja, no conjunto de leis, decretos instruções normativas etc. que regem os serviços de transporte aquaviário.

Pode-se afirmar, assim, que a fiscalização é o “braço” da regulação que, todavia, não mantém juízo próprio, pois está intimamente relacionada com a atividade de regulamentação, que cita as diretrizes para sua atuação. Isto significa que a ação de quem fiscaliza não pode se dar a partir de suas próprias conclusões ou vontades. Deve se submeter aos limites estipulados nas normas preestabelecidas.

A atividade de fiscalização é, como se nota, uma ação fundamental dentro de um processo de controle o qual a ação reguladora depende. A atividade do fiscal, portanto, é essencial ao Estado regulador. Contudo, mais que verificar o cumprimento de regras e o correto

andamento dos serviços públicos – que, por si já é de grande importância para os cidadãos – o fiscal subsidia o planejamento da instituição. É a partir de suas informações, obtidas nos níveis operacionais, que a instituição reorienta as decisões no nível estratégico e tático.

Não se pode esquecer também que a fiscalização faz parte apenas do controle processual e que, além deste, há o controle finalístico que irá se preocupar com os resultados obtidos a partir dos indicadores estabelecidos para representar o objeto planejado.

Dessa forma, muito mais importante do que a fiscalização será o controle exercido pelo órgão regulador onde serão observados tanto o respeito às regras preestabelecidas como também o alcance de um transporte com qualidade, eficaz e eficiente para todos os atores envolvidos (usuários, prestadores, planejador e sociedade em geral).

### 5.2 DIAGNÓSTICO DA FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO MUNICIPAL

Não há, no momento, atividades de fiscalização de transporte hidroviário, devido à criação recente do setor responsável por esta área no Município. Além da ausência de aspectos regulamentares em âmbito municipal. Tal assunto é objeto do Plano Hidroviário Estratégico de Porto Velho, como parte integrante do PMob.

Em função da inexistência de atividades consolidadas de fiscalização do transporte hidroviário no município de Porto Velho-RO, observa-se a necessidade de definição de diretrizes para a fiscalização. No entanto, tais diretrizes só serão definidas uma vez realizado um diagnóstico referente a atividade de fiscalização. Nesse caso, torna-se necessário realizar a coleta de alguns dados e informações relacionadas à legislação específica e infraestrutura física do sistema, assim como o conhecimento de emissão de notificações e autos de infrações já existentes.

#### 5.2.1 Dados Coletados

A seguir são apresentados os dados coletados para o desenvolvimento do diagnóstico.



- Legislação específica:
  - ✓ **Lei nº 10.233, de 05/06/01 e Medida Provisória nº 2.217, de 04/09/01** e regulamentada pelo Decreto nº 4.122, de 13.2.02 de criação da ANTAQ: fiscaliza o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre (Art. 27, XXI);
  - ✓ **Resolução nº 1.590-ANTAQ, de 09/02/2010:** norma sobre autorização para construção, exploração e ampliação de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte – IP4;
  - ✓ **Resolução nº 1.390-ANTAQ, de 16/07/2009:** norma que aprova a alteração do inciso i do art. 10 do anexo da resolução nº 858- ANTAQ, de 23 de agosto de 2007, que aprovou a norma sobre a fiscalização das atividades desenvolvidas pela administração portuária na exploração de portos públicos;
  - ✓ **Resolução nº 1.173-ANTAQ, de 01/10/2008:** norma que aprova o regulamento das unidades administrativas regionais da agência nacional de transportes aquaviários e dá outras providências;
  - ✓ **Resolução nº 987-ANTAQ, de 09/02/2008:** norma para disciplinar o procedimento de fiscalização e o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades na prestação de serviços de transportes aquaviários, de apoio marítimo, de apoio portuário e na exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária;
  - ✓ **Resolução nº 912-ANTAQ, de 23/11/2007:** norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros/misto na navegação interior de percurso longitudinal;
  - ✓ **Resolução nº 646-ANTAQ, de 06/10/2006:** norma que regula, supervisiona e fiscaliza as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária;

- ✓ **Resolução nº 356-ANTAQ, de 20/12/2004:** norma para outorga de autorização para explorar serviço de transporte de carga na navegação interior de percurso longitudinal;
  - ✓ **Resolução nº 124-ANTAQ, de 13/10/2003:** norma sobre a fiscalização e o processo administrativo relativos à prestação de serviços de transporte aquaviário, de apoio marítimo e de apoio portuário e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária.
- Dados cadastrais da emissão de notificações de autos de infrações, avaliando-se o desempenho operacional da equipe de fiscalização;
  - Levantamento de dados de infraestrutura física, recursos humanos, materiais e equipamentos para o exercício da atividade de fiscalização do serviço de transporte hidroviário.

### 5.3 CONCEITOS FUNDAMENTAIS SOBRE A FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Neste item são apresentados conceitos fundamentais sobre a fiscalização de transporte hidroviário municipal, bem como a forma de atuação do Agente/Fiscal, especificando as suas competências e as de terceiros, para fins de integração das ações com os órgãos gestores estaduais e federais.

#### 5.3.1 Conceitos sobre Fiscalização de Transporte Hidroviário Municipal

Inicialmente alguns conceitos relacionados à hidrovia e transporte hidroviário municipal são apresentados, como segue:

- **Hidrovia:** os termos hidrovia, aquavia, via navegável, caminho marítimo ou caminho fluvial são considerados sinônimos. Todavia, o termo hidrovia designa a via navegável interior que foi balizada e sinalizada para uma determinada embarcação tipo, isto é, aquela que oferece boas condições de segurança às embarcações, suas cargas, passageiros e tripulantes e que dispõem de cartas de navegação (ANA, 2005);

- **Transporte Hidroviário:** refere-se à modalidade de transporte que utiliza veículos (navios, barcas, *overcrafts*) que usam como meio de deslocamento a água (mares, rios, canais (BRITO, 2008). As normas brasileiras citam seis tipos de navegação no transporte hidroviário:
  - ✓ **Navegação de Apoio Marítimo:** é a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na zona econômica, que atuam nas atividades de pesquisa e exploração de hidrocarbonetos e outros minerais sob água;
  - ✓ **Navegação de Apoio Portuário:** é a realizada em áreas portuárias marítimas, fluviais ou lacustres nas atividades de navegação mercante, destinadas ao apoio das operações dos portos e terminais e das embarcações que os freqüentam. Contempla serviços de dragagem portuária e hidroviária dos canais de acesso, berços de atracação, bacias de evolução e de fundeio; a desobstrução e a regularização da navegabilidade marítima e hidroviária interior;
  - ✓ **Navegação de Cabotagem:** é a realizada entre os portos do território brasileiro, utilizando exclusivamente a via marítima ou a combinação da via marítima com as vias interiores;
  - ✓ **Navegação de Longo Curso:** É a realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, ou entre estes, utilizando a via marítima ou a combinação da via marítima e as vias navegáveis interiores;
  - ✓ **Navegação Fluvial e Lacustre:** É a realizada ao longo dos rios e canais e nos lagos e lagoas, entre portos brasileiros, entre estes e portos estrangeiros integrantes das vias navegáveis;
  - ✓ **Navegação Interior:** é a realizada ao longo de canais, rios, lagoas, enseadas, baías e angras, podendo ser de percurso longitudinal ou de travessia:
    - **Navegação Interior de Percurso Longitudinal:** Realizada em hidrovias interiores em percurso nacional ou internacional ao longo de rios e canais, fora das

áreas portuárias, podendo estender-se aos portos fluviais e lacustres dos países vizinhos quando esses portos integrem hidrovias interiores comuns;

- **Navegação Interior de Travessia:** realizada em hidrovias interiores em percurso nacional ou internacional: transversalmente aos cursos dos rios e canais; ligando dois pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; entre ilhas e margens de rios, lagos, lagoas, baías, angras e enseadas numa extensão inferior a onze milhas; como transporte sobre água entre portos, localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território brasileiro ou entre este e os dos países limítrofes.
- **Transporte Hidroviário Municipal:** refere-se essencialmente ao deslocamento de pessoas por meio de vias navegáveis e hidrovias, utilizando-se para isto, as embarcações que devem atender exclusivamente ao transporte urbano e suburbano e aos transportes de pequena distância;

Considerando a atividade de fiscalização do transporte hidroviário municipal, alguns conceitos são apresentados, segundo a Resolução nº 124-ANTAQ, de 13/10/2003, como segue:

- **Agente de Fiscalização:** servidor da ANTAQ ou de órgãos ou entidades conveniados, habilitado para exercer fiscalização;
- **Auto de Infração:** documento lavrado pelo Agente de Fiscalização constatando a materialidade da infração, que instaura o procedimento para aplicação de sanções pelo descumprimento de obrigações;
- **Fiscalização:** exercício do poder de polícia da ANTAQ visando assegurar o cumprimento das obrigações decorrentes de leis, instrumentos de outorga, regulamentos e demais normas pertinentes;
- **Fiscalização de rotina:** fiscalização realizada de tempos em tempos, sobre as atividades e procedimentos dos prestadores de serviço, das Autoridades Portuárias ou dos operadores de

Terminais Privativos, com a finalidade de verificar o cumprimento das disposições dos instrumentos de outorga, e da legislação pertinente ao transporte, aquaviário e navegação ou a exploração dos portos;

- **Fiscalização especial:** fiscalização determinada para apurar fato certo de que se tenha indício ou queixa;
- **Prestadora brasileira de serviços de transporte aquaviário e de apoio:** a empresa constituída sob as leis brasileiras, autorizada pela ANTAQ a prestar os serviços de transporte aquaviário e de apoio marítimo e portuário;
- **Prestadora estrangeira de serviços de transporte aquaviário:** a empresa estrangeira, operando no transporte aquaviário internacional com o Brasil, observado que, para os efeitos desta Norma, considera-se como domiciliada no território nacional a empresa estrangeira que opere ou tenha no Brasil filial, sucursal, escritório, estabelecimento, agente ou representante;
- **Procedimento de Fiscalização:** rotinas padronizadas de verificação editadas pela ANTAQ, que visam facilitar ao Agente de Fiscalização apurar a regularidade das práticas sob fiscalização de rotina e coletar elementos de fato para fundamentar o processo administrativo, quando for o caso.

#### 5.4 DIRETRIZES PARA A FISCALIZAÇÃO DE TRANSPORTE HIDROVIÁRIO MUNICIPAL

A partir do diagnóstico realizado, são apontadas diretrizes para a fiscalização do transporte hidroviário municipal, bem como para a realização de operações de transporte.

##### 5.4.1 Agente de Fiscalização de Transporte Hidroviário Municipal

Estes profissionais são responsáveis por realizar a fiscalização do trânsito e dos sistemas de transporte hidroviário sob a circunscrição do Município. Acerca do papel dos agentes de fiscalização de trânsito

e transportes do modo hidroviário, podem-se estabelecer as seguintes diretrizes fundamentais:

- Orientar e prestar informações a qualquer cidadão sobre normas de trânsito e transporte hidroviário;
- Executar a fiscalização do trânsito de embarcações, atuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis por infrações de circulação, estacionamento e parada;
- Fiscalizar o cumprimento das normas regulamentares e da programação operacional estabelecidas em ordens de serviço para o sistema de transporte público hidroviário municipal, aplicar medidas administrativas e/ou atuar por irregularidades ocorridas;
- Fiscalizar o cumprimento do sistema de sinalização, dos dispositivos e dos equipamentos de controle viário, aplicar medidas administrativas e/ou atuar;
- Fiscalizar, aplicar medidas administrativas e/ou atuar a realização de obras ou eventos que perturbem ou interrompam o trânsito de embarcações, sem que tenha havido permissão prévia;
- Fiscalizar, atuar e aplicar medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação das embarcações, nível de emissão de poluentes produzidos pelas embarcações ou por sua carga;
- Identificar eventuais problemas de sinalização dos rios, coletando as informações básicas acerca do problema, encaminhando a solicitação/recomendação ao setor competente;
- Providenciar a sinalização de emergência e/ou medidas de reorientação do trânsito em casos de acidentes;
- Registrar dados referentes a acidentes de embarcações e ocorrências nos rios, para levantamentos estatísticos;
- Viabilizar junto às prestadoras ou prestador de serviço de transporte público hidroviário, as soluções dos problemas

operacionais que forem detectados, bem como promover a imediata retirada e substituição de veículos que não apresentem condições seguras de operação;

- Fiscalizar a manutenção dos equipamentos dos terminais hidroviários, controlar e organizar o fluxo de usuários nos terminais, com o objetivo de otimizar o embarque e desembarque dos mesmos;
- Fiscalizar o cumprimento da tarifa regulamentada para o sistema de transporte público hidroviário;
- Desempenhar todas as demais atribuições específicas de suas funções, estabelecidas na legislação brasileira, estadual e municipal;
- Exercer suas funções, com ética, respeito, dedicação, senso de cooperação e trabalho em equipe.

#### **5.4.1.1 Ações de Capacitação**

Para a formação dos agentes de Fiscalização de Trânsito e Transportes, recomenda-se a capacitação nas seguintes áreas:

- Formação básica:
  - ✓ Relações Humanas;
  - ✓ Direção Defensiva e Condução de Viatura;
  - ✓ Manutenção e Segurança Veicular;
  - ✓ Primeiros Socorros;
  - ✓ Tecnologia e Sistemas de Comunicação.
- Transporte Hidroviário:
  - ✓ Conceitos fundamentais de embarcações e transporte hidroviário;
  - ✓ Prevenção e Extinção de Incêndio em Embarcações;
  - ✓ Procedimentos Operacionais em Transporte Hidroviário;
  - ✓ Legislação e Fiscalização de Transporte Hidroviário.

#### **5.4.2 Exercício da Fiscalização**

Quanto ao exercício de fiscalização, vale ressaltar as diretrizes definidas pela ANTAQ através da Resolução nº 124 da ANTAQ, de 13/10/2003, as quais podem ser adotadas para o exercício de fiscalização do serviço de transporte hidroviário no âmbito da esfera municipal, a saber:

- A atividade de fiscalização compreende procedimentos de averiguação, auditoria e inspeção, com acesso irrestrito do Agente de Fiscalização às instalações, equipamentos, documentos, dados, informações, inclusive de terceiros, e tudo mais que forneça subsídios de natureza técnica, operacional, econômico-financeira, jurídica e contábil ou qualquer outra requerida para a apuração do fato fiscalizado;
- A fiscalização deve ser realizada com independência e imparcialidade, observando os princípios da impessoalidade e legalidade, respeitando-se os direitos do fiscalizado e dos usuários;
- Cabe ao órgão responsável pela fiscalização zelar pelo cumprimento de todos os dispositivos legais pertinentes, bem como pelos direitos dos usuários, prestadoras brasileiras de serviços de transporte aquaviário e de apoio, prestadoras estrangeiras de serviços de transporte aquaviário, administrações portuárias e operadores de terminais privativos, preservando o interesse público;
- A ANTAQ, nos termos do § 1º, inciso I, do Art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001, poderá celebrar convênios com órgãos ou entidades da Administração Pública da União, do Distrito Federal, dos Estados e dos Municípios com a finalidade de exercerem a fiscalização, objeto desta Norma, obedecidos os padrões técnicos e administrativos fixados pela ANTAQ;
- Sem prejuízo da delegação, a ANTAQ poderá exercer diretamente atividades de fiscalização nas áreas de jurisdição das entidades conveniadas;

- Cabe às administrações portuárias, às prestadoras brasileiras de serviços de transporte aquaviário e de apoio, às prestadoras estrangeiras de serviços de transporte aquaviário e aos titulares de terminais portuários privativos permitir e facilitar o exercício da fiscalização pelos Agentes de Fiscalização, em qualquer época, inclusive prestando informações de natureza técnica, operacional, econômica e financeira, jurídica e contábil, vinculadas às suas atividades, no prazo determinado.

#### 5.4.3 Planejamento das Ações de Fiscalização

A execução eficiente da fiscalização do serviço de transporte hidroviário municipal é alcançada por meio do planejamento das ações a serem realizadas. Nesse caso, é necessário entender o objetivo da fiscalização, definir ações para a verificação da regularidade do serviço ofertado, acompanhar as ações de fiscalização, definir a periodicidade das ações, e determinar os instrumentos a serem usados na fiscalização.

- Objetivos:
  - ✓ Aferir as condições de fruição das outorgas;
  - ✓ Obtenção de informações técnicas, operacionais e econômicas;
  - ✓ Inspeccionar o funcionamento e coibir práticas irregulares;
  - ✓ Cadastramento.
- Ações para a verificação da regularidade do serviço
  - ✓ Procedimentos de fiscalização: diligências nas empresas, nos locais de prestação do serviço e nas embarcações;
  - ✓ Processos administrativos e contenciosos.
- Acompanhamento das ações de fiscalização:
  - ✓ Definição de metas para as unidades de fiscalização;
  - ✓ Padronização dos procedimentos;
  - ✓ Elaboração de relatórios descritivos e fotográficos;
  - ✓ Definição da unidade gestora;

- ✓ Elaboração de relatórios gerenciais.
- Periodicidade da fiscalização:
  - ✓ Fiscalização rotineira: mensalmente;
  - ✓ Fiscalização especial (planejada ou para atender a denúncia ou ordem judicial: definida em função da necessidade em data específica.
- Instrumentos Para a Fiscalização:
  - ✓ Formulário de fiscalização de rotina (ANEXO I);
  - ✓ Sistema de Informação;
  - ✓ Convênios de cooperação com DPC e Marinha do Brasil;
  - ✓ Convênios com Agências reguladoras e órgãos estaduais voltados para o setor de transporte;
  - ✓ Unidades Regionais para fiscalização;
  - ✓ Convênio com Receita Federal.

#### 5.4.4 Execução, Tipos e Fases do Processo de Fiscalização

As principais atividades de fiscalização, quanto ao transporte hidroviário municipal, que podem ser executadas pela Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito – SEMTRAN do município de Porto Velho-RO são aquelas diretamente ligadas ao seu objetivo, ou seja:

- Fiscalização dos ativos hidroviários (embarcações);
- Fiscalização de imóveis hidroviários: estaleiros, oficinas, postos de abastecimento;
- Fiscalização do transporte hidroviário de passageiros;
- Fiscalização do excesso de peso no transporte hidroviário de passageiros e cargas.

Essas fiscalizações podem ocorrer de forma rotineira, planejada ou, ainda, para atender a denúncia ou ordem judicial, enquadrando-se nos tipos:

- Fiscalização de terminais de transporte hidroviário de passageiros;
- Fiscalização técnico-operacional; e
- Fiscalização Comando Operacional.

A fiscalização é um preceito constitucional que atribui competência ao Estado, agente regulador, de fiscalizar os serviços públicos delegados a terceiros (CF, Art. 174). Assim, é a fiscalização quem faz cumprir as regras adotadas, derivadas da regulação. Ela também é um instrumento do controle, pois é quem compara o planejado e o executado, verificando o cumprimento das condições previamente estabelecidas.

As fiscalizações do transporte hidroviário municipal de Porto Velho-RO podem ser realizadas nas hidrovias, terminais hidroviário, nos estaleiros das empresas e, sejam comandos, especiais ou de rotina demandam programação da ação. Para tanto, o Coordenador avalia os locais e datas e verifica as melhores condições para realização de fiscalização e assegura os recursos necessários: equipamentos, manuais, formulários, diárias e passagens.

Durante a fiscalização todas as informações são prestadas e os itens de verificação são vistoriados. Constatadas irregularidades, é emitido o Auto de Infração, identificando o infrator e esclarecendo sobre as ações necessárias para defesa ou pagamento da multa.

Inicia-se o processo de gestão da multa, com o encaminhamento pelo Correio, das notificações para pagamento ou apresentação de defesa/recurso. Caso o infrator não se manifeste ou tenha seus recursos indeferidos, depois de esgotadas as vias administrativas, será inscrito na Dívida Ativa da União e no Cadin, até que regularize sua situação junto à Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito – SEMTRAN do município de Porto Velho-RO.

Grosso modo, essas são as principais atividades desenvolvidas, além de outras complementares, tais como a realização de ações de controle como os cuidados com os talonários de autos de infração novos e os preenchidos. As principais diferenças na realização dos trabalhos estão na documentação a ser analisada, nos itens de verificação e no número de recursos e prazos para pagamento da

multa. As fases que compõem o macroprocesso de fiscalização definidas pela ANTT (2009) e que podem ser adotadas pela SEMTRAN, bem como as principais ações realizadas em cada uma delas, estão ilustradas na Figura 1.

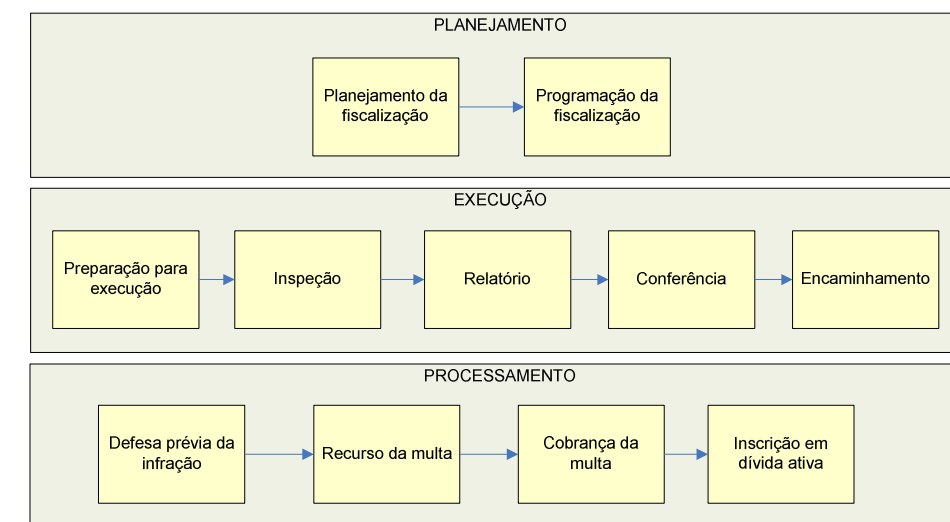


Figura 27. Fases do macroprocesso de fiscalização (ANTT, 2009).

As principais ações realizadas em cada uma das fases que compõem o processo estão discriminadas na Tabela 2, por tipo de fiscalização (ANTT, 2009).

Tabela 2: Ações de fiscalização.

| TIPOS<br>FASES  | TERMINAIS   | Fiscalização Técnico-Operacional (FTO)  | COMANDOS  |
|---|---|---|---|
| <b>Planejamento</b><br>(Organização prévia para a execução da fiscalização, provendo os recursos necessários)                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposta de fiscalização aprovada - Viagens</li> <li>- Diárias</li> <li>- OS</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposta de planejamento da FTO aprovada</li> <li>- Recursos</li> <li>- Viagens</li> <li>- Diárias</li> <li>- OS</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposta de Planejamento aprovada</li> <li>- Convocação de conveniados</li> <li>- Recursos</li> <li>- Roteiros</li> <li>- Procedimentos</li> <li>- OS</li> </ul> |
| <b>Execução</b><br>(Realização da fiscalização)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formulários</li> <li>- Autos de Infração</li> <li>- Relatórios</li> <li>- Despacho saneador</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formulários</li> <li>- Autos de Infração</li> <li>- Relatórios</li> <li>- Aviso de Advertência</li> <li>- Termo de Recomendação</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auto de infração</li> <li>- Formulários</li> <li>- Comunicação de providências</li> <li>- Termo de Fiscalização</li> <li>- Relatórios</li> </ul>                 |
| <b>Processamento de Autos de Infração</b><br>(Configuração da multa, do direito de ampla defesa e das ações para cobrança da multa) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cadastramento dos autos de infração nos sistemas informatizados</li> <li>- Emissão e encaminhamento das notificações</li> <li>- Recebimento e análise de defesa prévia</li> <li>- Recebimento e análise de recursos</li> <li>- Inscrição da empresa na Dívida Ativa da União-DAU.</li> </ul> |   |   |

## 6. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

A organização institucional atual não deixa explícito o comando das operações, tendo em vista a baixa integração entre os diversos setores que compõe a SEMTRAN. Portanto, há necessidade de uma reestruturação administrativa e hierárquica, estabelecendo competências específicas e estratégias de integração.

É necessário, ainda, dar maior autonomia ao órgão gestor para que suas necessidades sejam supridas com mais agilidade e com a aplicação de recursos gerados por atividades desenvolvidas pelo próprio órgão. Trata-se, portanto, de uma efetiva aplicação setorial de recursos.

A atual estrutura física necessita de investimentos para melhor adequá-la às atividades do setor. Para tanto, recomenda-se a adequação da estrutura administrativa e de apoio, tais como: adequação de vestiários, implantação de sala/auditório para reuniões e capacitação de pessoal, veículos para uso administrativo, viaturas devidamente equipadas para uso operacional, dentre outros.

Quanto aos aspectos técnicos e legais, as diretrizes aqui apresentadas servirão como referência básica para a realização das atividades de fiscalização e operação de trânsito, bem como a fiscalização dos transportes urbanos. Entretanto, há necessidade de maiores investimentos na capacitação dos profissionais de todos os setores envolvidos com a fiscalização e operação, sobretudo dos Agentes de Trânsito e dos Fiscais de Transportes.

Tal capacitação deverá ser realizada periodicamente, tendo em vista o dinamismo da legislação do setor, bem como o surgimento de novas tecnologias que podem auxiliar na eficiência e eficácia das atividades desempenhadas.

A unificação das carreiras apresenta-se como uma alternativa interessante, tendo em vista que haveria um maior efetivo para atuar tanto na fiscalização de trânsito, quanto de transportes urbanos. Recomenda-se, contudo, que as operações de fiscalização de transportes sejam coordenadas em conjunto com o setor responsável pela gestão do sistema.

Do ponto de vista legal, a unificação somente poderá ser realizada mediante a extinção de uma ou ambas, sem prejuízo de salários, nivelados pelo maior vencimento básico das carreiras. Deverão ser mantidos os benefícios que compõem a remuneração dos servidores, tais como as gratificações por tempo de serviço.

A fiscalização do transporte hidroviário deverá restringir-se às competências do Município, observado um regulamento próprio, aprovado por Decreto do Chefe do Poder Executivo Municipal.

Diante das considerações aqui apresentadas, pode-se afirmar que o setor requer de imediato uma reestruturação organizacional e, principalmente, investimentos em infraestrutura e capacitação de pessoal.



## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AASHTO - American Association of Highways Transportation Officials – Turning Vehicle Templates. Washington, USA, 1997.

AASHTO – American Association of State Highway and Transportation Officials. A Policy on Geometric Design of Highways and Streets - Green Book. Washington/DC: AASHTO, 2001.

ANA - Agência Nacional de Águas (2005). Caderno de Recursos Hídricos – Navegação Interior e sua Interface com o Setor de Recursos Hídricos. Disponível em <<http://www.ana.gov.br>>. Acesso em 03/05/2006.

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2007). Resolução nº 1.590-ANTAQ, de 09/02/2010. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/06/08.

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2007). Resolução nº 1.390-ANTAQ, de 16/07/2009. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/06/08.

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2007). Resolução nº 1.173-ANTAQ, de 01/10/2008. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/06/08.

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2007). Resolução nº 987-ANTAQ, de 09/02/2008. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/06/08.

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2007). Resolução nº 912, de 23 de novembro de 2007. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/06/08.

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2007c). Resolução nº 646-ANTAQ, de 06/10/2006. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/06/08.

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2007c). Resolução nº 356-ANTAQ, de 20/12/2004. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/06/08.

ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário (2007c). Resolução nº 124-ANTAQ, de 13/10/2003. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/06/08.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres (2009). Desenvolvimento e Aprimoramento das Ferramentas e Procedimentos para Gestão e Controle dos Serviços de Transporte Terrestre – Estudos, Desenvolvimentos de Pesquisa e Aconselhamento para Aprimoramento e Desenvolvimento das Ferramentas de Fiscalização dos Serviços de Transporte sob Atuação da Agência Nacional de Transporte Terrestre. Relatório Técnico de Diagnóstico dos Sistemas Atuais de Fiscalização, Brasília, Brasil.

BARBOSA, Rone Evaldo. Notas de Aula de Engenharia de Tráfego – Dinâmica de Acidentes de Trânsito. Anápolis/GO: Universidade Estadual de Goiás, 2010.

BARBOSA, Rone Evaldo. Planejamento Municipal - Um Enfoque Estratégico. Universidade Estadual de Goiás - UEG. Apostila. Anápolis-GO, 2002.

CEFTRU – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transporte. Controle do tráfego – Notas de aula. Módulo: Tráfego IV (Engenharia de Tráfego); Universidade de Brasília, Junho/2001.

CEFTRU - Centro de Formação de Recursos Humanos em Transporte. Tratamento de Pontos Críticos de Acidentes no Município de Anápolis – GO. Universidade de Brasília, 2002

CET/SP – Companhia do Metropolitano de São Paulo. Engenharia de Tráfego – Manual de Projeto. São Paulo, 1984.

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro. Ministério da Justiça; DENATRAN: Brasília, 2002.

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Interseções em Nível não Semaforizadas em Áreas Urbanas - Manual de Projeto. Coleção Serviços de Engenharia. Ministério da Justiça; DENATRAN: Brasília, 1984a.

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Manual de Semáforos. Coleção Serviços de Engenharia. Ministério da Justiça; DENATRAN: Brasília, 1984b.

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Manual de Policiamento e Fiscalização de Trânsito. Ministério da Justiça; DENATRAN: Brasília, 1984c.

DNER, Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais. Instituto de Pesquisas Rodoviárias, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Rio de Janeiro – RJ, 1999.

FHWA - Federal Highway Administration. Highway Capacity Manual. HCM. Washington, USA: FHWA, 2000.

GOBBO, Antonio; BARBOSA, Rone Evaldo. Introdução à Engenharia de Tráfego. Anápolis/GO: Universidade Estadual de Goiás, 2010

HOMBURGER, W. S.; HALL, J. W.; LOUTZENHEISER, R. C.; REILLY, W. R. Fundamentals of Traffic Engineering. Institute of Transportation Studies. University of California, Berkeley, USA, 1996.

PONTES FILHO, Glauco. Estradas de rodagem – Projeto geométrico. São Carlos, SP: [s.n.], 1998.

SETTI, J. R. A.; WIDMER, J. A. Tecnologia de Transportes; Departamento de Transportes; Escola de Engenharia de São Carlos; Universidade de São Paulo; São Carlos / SP, 1997.

SZASZ, P. – NT 209. Metodologia para substituir o índice de acidentes por índice de conflitos em critérios para implantação de semáforos. CET, São Paulo, 1994.

BRITO, E. G. (2008) Transporte Hidroviário Interior de Passageiros na Região Amazônica: Metodologias Aplicáveis ao Cálculo do Valor da Tarifa [Rio de Janeiro] 2008 XV, 186 p. 29,7 cm , COPPE/UFRJ, Brasil.

## 8. ANEXOS

### 8.1 ANEXO I – MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Anexo da Res. CONTRAN nº 371, de 10 de dezembro de 2010.

---

**VOLUME I - Competência municipal, incluindo as concorrentes - dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários**

---

#### **LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA**

Presidente da República

#### **MARCIO FORTES DE ALMEIDA**

Ministro de Estado das Cidades

#### **ALFREDO PERES DA SILVA**

Presidente do Conselho Nacional de Trânsito

Diretor do Departamento Nacional de Trânsito

#### **CONSELHEIROS DO CONTRAN**

**Alvarez de Souza Simões - Cons. Ministério da Justiça**

**Esmeraldo Malheiros Santos - Cons. Ministério da Educação**

**Luiz Otávio Maciel Miranda - Cons. Ministério da Saúde**

**Rone Evaldo Barbosa - Cons. Ministério dos Transportes**

**Rui César da Silveira Barbosa - Cons. Ministério da Defesa**

#### **EQUIPE TÉCNICA**

**Câmara Temática do Esforço Legal /2010**

##### **Coordenadora**

*Flora Maria Pinto – DENATRAN*

##### **Membros**

*César Augusto Miyasato AGETRAN*

*Éder Vera Cruz da Silva AGETRAN*

*Carlos Fernando do Nascimento ANTT*

*Beatriz Abib de Falco Marinelli ANTT*

*Hélio Geraldo Rodrigues Costa Filho BHTRANS/MG*

*Mônica Magda Mendes BHTRANS/MG*

*Geraldo Aguiar de Brito Vianna CETRAN/SP*

*Adriana Aparecida de Lima CETRAN/SP*

*Adriana Giuntini CNT*

*César Galiza CNT*

*Dilson de Almeida Souza DENATRAN*

*Gleice dos Santos Barros DETRAN/AM*

*Sirleide dos Santos Casanova DETRAN/AM*

*Rita Catarina Correia Santos DETRAN/BA*

*Maria Guadalupe Alonso Uzêda Machado DETRAN/BA*

*Ana Cláudia Oliveira Perry DETRAN/MG*

*Rafaella Gigliotti DETRAN/MG*

*Luis Carlos Silva Santos DETRAN/SP*

*Arnaldo Luis Theodosio Pazetti DETRAN/SP*

*Meyre Francinete Araújo Bastos DNIT*

*Luiz Carlos Freitas Bastos DNIT*

*Jerry Adriane Dias Rodrigues DPRF*

*Pedro de Souza da Silva DPRF*

*Leonardo D'Almeida Girão FENASEG*

*Marcio Alexandre Malfatti FENASEG*

*Marcos Aurélio Ribeiro FETCESP*

*Gildete Gomes de Menezes FETCESP*

*Maria Marluce Caldas Bezerra MPE/AL*

*Lean Antonio Ferreira de Araújo MPE/AL*

*José Ricardo Rocha Cintra de Lima PM/DF*

*Glaumer Lespinasse Araújo PM/DF*

*Pérsio Walter Bortolotto SETRAN/Maringá/ PR*

*Douglas Galvão Vilardo SETRAN/Maringá/ PR*

*Léa Mariza Stocchero Hatschbach URBS*

*Amadeu Luiz Cardoso URBS*

#### **Convidada**

*Sueli Carvalho Lorenzo JARI/DETRAN/BA*

#### **Apoio /DENATRAN**

*Erica Ruth Rodrigues Morais DENATRAN*

*Jean Petter Mendes Pereira DENATRAN*

#### **TÉCNICOS DO GRUPO DE TRABALHO DO MANUAL BRASILEIRO DE FISCALIZAÇÃO**

##### **Coordenadora**

*Léa Mariza Stocchero Hatschbach – URBS*

##### **Técnicos**

*César Augusto Miyasato AGETRAN/MS*

*Mônica Magda Mendes BHTRANS/MG*

*Dulce Lutfalla CET/SP*

*Rogério G. Santos CET/SP*

*Kátia C. Jovanini CET/SP*

*Eduardo França CET/SP*

*Márcia Marque dos Santos CET/SP*

*Flora Maria Pinto DENATRAN*

*Edilson Salatiel Lopes DER/MG*

*Rita Catarina Correia Santos DETRAN/BA*

*Maria Guadalupe Alonso Uzêda Machado DETRAN/BA*

*Luciene Seabra de Sousa DETRAN/MG*

*Andréa Claudia Vacchiano Bravo DETRAN/MG*

*Arnaldo Luis Theodosio Pazetti DETRAN/SP*

*Meyre Francinete Araújo Bastos DNIT*

*Luiz Carlos Freitas Bastos DNIT*

*Izabel Lima Alexandria DNIT*

*Jerry Adriane Dias Rodrigues DPRF*

*Ivo Heidrich Silveira DPRF*

*Pedro de Souza da Silva DPRF*

*Sueli Carvalho Lorenzo JARI/DETRAN/BA*

*Maria Marluce Caldas Bezerra MPE/AL*

*José Ricardo Rocha Cintra de Lima PM/DF*

*Glaumer Lespinasse Araújo PM/DF*

*Alceu Portela URBS*

*Eduildo Sampaio URBS*

*Carlos José Jenzura URBS*

*Adão José Lira Vieira URBS*

*Antônio Joelcio Stolte URBS*

#### **Apoio**

*Jean Petter Mendes Pereira DENATRAN*

## AGRADECIMENTOS

Nossos agradecimentos pela parceria, dedicação e colaboração de todos os órgãos envolvidos na elaboração do Manual Brasileiro de Fiscalização, em especial a URBS - Curitiba, BHTRANS – Belo Horizonte, CET – São Paulo, DER/MG e DETRAN/MG que disponibilizaram a infraestrutura necessária para sua realização, no início dos trabalhos.

---

## PREFÁCIO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, **adotarem** as medidas destinadas a assegurar esse direito, dando prioridade em suas ações à defesa da vida, nelas incluídas a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Os órgãos e entidades componentes do SNT respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Uma das ações adotadas para garantir a segurança no trânsito é a fiscalização, definida no Anexo I do CTB como o “ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências estabelecidas no Código”.

Essa fiscalização é exercida por agentes de trânsito dos órgãos e entidades executivos e rodoviários de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, da Polícia Rodoviária Federal e, mediante convênio, da Polícia Militar.

O papel do agente é fundamental para o trânsito seguro, pois, além das atribuições referentes à sua operação e fiscalização, exerce, ainda, um papel muito importante na educação de todos que se utilizam do espaço público, uma vez que a ele cabe informar, orientar

e sensibilizar as pessoas acerca dos procedimentos preventivos e seguros.

Com o propósito de uniformizar e padronizar os procedimentos de fiscalização em todo território nacional, foi elaborado, por Grupo Técnico e por Especialistas da Câmara Temática de Esforço Legal, o Volume I do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários - ferramenta de trabalho importante para as autoridades de trânsito e seus agentes nas ações de fiscalização de trânsito, abrangendo dispositivos que contemplam as condutas infracionais dispostas no CTB e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com os seus respectivos enquadramentos, observadas as legislações pertinentes.

**Alfredo Peres da Silva**  
**Presidente do CONTRAN e Diretor do DENATRAN**

---

## RESOLUÇÃO Nº 371, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2010.

*Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, Volume I – Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários.*

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, e Considerando a necessidade de padronização de procedimentos referentes à fiscalização de trânsito no âmbito de todo território nacional;

Considerando a necessidade da adoção de um manual destinado à instrumentalização da atuação dos agentes das autoridades de trânsito, nas esferas de suas respectivas competências;

Considerando os estudos desenvolvidos por Grupo Técnico e por Especialistas da Câmara Temática de Esforço Legal do CONTRAN,

RESOLVE:

Art.1º Aprovar o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT, Volume I – Infrações de competência municipal, incluindo as concorrentes dos órgãos e entidades estaduais de trânsito e rodoviários, a ser publicado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Art. 2º Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I – Atualizar o MBFT, em virtude de norma posterior que implique a necessidade de alteração de seus procedimentos.

II – Estabelecer os campos das informações mínimas que devem constar no Recibo de Recolhimento de Documentos.

Art. 3º Os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito deverão adequar seus procedimentos até a data de 30 de junho de 2011.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Alfredo Peres da Silva - Presidente

Alvarez de Souza Simões - Ministério da Justiça

Rui César da Silveira Barbosa - Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa - Ministério dos Transportes

Esmeraldo Malheiros Santos - Ministério da Educação

Luiz Otávio Maciel Miranda - Ministério da Saúde

## SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO
2. LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS
3. INTRODUÇÃO
4. AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO
5. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO
6. RESPONSABILIDADE PELA INFRAÇÃO
  - 6.1 Proprietário
  - 6.2 Condutor
  - 6.3 Embarcador
  - 6.4 Transportador
  - 6.5 Responsabilidade Solidária
  - 6.6 Pessoa Física ou Jurídica expressamente mencionada no CTB
7. AUTUAÇÃO
8. MEDIDAS ADMINISTRATIVAS
  - 8.1 Retenção do Veículo
  - 8.2 Remoção do Veículo
  - 8.3 Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação/Permissão para Dirigir
  - 8.4 Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual (CLA/CLRV)
  - 8.5 Transbordo da Carga Excedente
  - 8.6 Recolhimento de Animais que se Encontrem Soltos nas Vias e na Faixa de Domínio das Vias de Circulação
9. HABILITAÇÃO
  - 9.1 Condutor oriundo de país Estrangeiro
10. DISPOSIÇÕES FINAIS
11. FICHAS INDIVIDUAIS DOS ENQUADRAMENTOS

## 1. APRESENTAÇÃO

O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito contempla os procedimentos gerais a serem observados pelos agentes de trânsito, conceitos e definições e está estruturado em fichas individuais, classificadas por código de enquadramento das infrações e seus respectivos desdobramentos.

As fichas são compostas dos **campos**, abaixo descritos, destinados ao detalhamento das infrações com seus respectivos amparos legais e procedimentos:

- **Tipificação resumida** – descreve a conduta infracional de acordo com Portaria do Denatran.
  - **Código do enquadramento** – indica o código da infração e seu desdobramento.
  - **Amparo Legal** – indica o artigo, inciso e alínea do CTB.
  - **Tipificação do Enquadramento** - descreve a conduta infracional de acordo com o CTB.
  - **Natureza** – informa a classificação da infração de acordo com a sua gravidade.
  - **Penalidade** – informa a sanção aplicada a cada conduta infracional.
  - **Medida Administrativa** – indica o procedimento aplicável à conduta infracional.
  - **Infrator** – informa o responsável pelo cometimento da infração.
  - **Competência** – indica o órgão ou entidade de trânsito com competência para autuar.
  - **Pontuação** – informa o número de pontos computados ao infrator.
  - **Pode configurar crime** – informa se há previsão de ilícito penal para a conduta infracional.
  - **Sinalização** – informa a necessidade da sinalização para configurar a infração.
  - **Constatação da infração** – indica as situações nas quais a abordagem é necessária para a constatação da infração.
  - **Quando Autuar** – indica as situações que configuram a infração tipificada na respectiva ficha.
  - **Não Autuar** – indica as situações que não configuram a infração tipificada na respectiva ficha ou remete a outros enquadramentos.
  - **Definições e Procedimentos** – menciona dispositivos legais, estabelece definições e indica procedimentos específicos.
  - **Campo 'Observações'** - indica ou sugere informações a serem registradas no campo 'observações' do auto de infração.
  - **Desenho ilustrativo** – apresenta ilustrações que representam situações infracionais.
  - **Regulamentação** – relaciona as normas aplicáveis.
  - **Informações complementares** – esclarece quanto a situações específicas.
-

## 2. LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

**ABNT:** Associação Brasileira de Normas Técnicas

**ACC:** Autorização para Conduzir Ciclomotor

**AE:** Autorização Especial

**AEA:** Autorização Especial Anual

**AED:** Autorização Especial Definitiva

**AET:** Autorização Especial de Trânsito

**AGETTRAN:** Agência Municipal de Transporte e Trânsito

**AIT:** Auto de Infração de Trânsito

**ANTT:** Agência Nacional de Transportes Terrestres

**ART:** Artigo

**BHTRANS:** Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte

**CET:** Companhia de Engenharia de Tráfego

**CETTRAN:** Conselho Estadual de Trânsito

**CF:** Constituição Federal

**CITV:** Certificado de Inspeção Técnica Veicular

**CLA:** Certificado de Licenciamento Anual

**CMT:** Capacidade Máxima de Tração

**CNH:** Carteira Nacional de Habilitação

**CNPJ:** Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

**CNPJ:** Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

**CNT:** Confederação Nacional de Transporte

**CONAMA:** Conselho Nacional do Meio Ambiente

**CONTRAN:** Conselho Nacional de Trânsito

**CONTRANDIFE:** Conselho de Trânsito do Distrito Federal

**CP:** Código Penal

**CPF:** Cadastro de Pessoa Física

**CRLV:** Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos

**CRV:** Certificado de Registro de Veículos

**CSV:** Certificado de Segurança Veicular

**CTB:** Código de Trânsito Brasileiro

**CTV:** Combinações para Transporte de Veículos

**CTV:** Convenção de Trânsito Viário de Viena

**CVC:** Combinações de Veículos de Cargas

**DEC.:** Decreto

**DENATRAN:** Departamento Nacional de Trânsito

**DER:** Departamento de Estradas de Rodagem

**DETRAN:** Departamento Estadual de Trânsito

**DNIT:** Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes

**DPRF:** Departamento de Polícia Rodoviária Federal

**ECA:** Estatuto da Criança e do Adolescente

**Ex.:** Exemplo

**FENASEG:** Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização

**FETCEST:** Federação das Empresas de Transporte de Cargas/SP

**FTP:** Faixa de Travessia de Pedestre

**GLP:** Gás Liquefeito de Petróleo

**GNV:** Gás Natural Veicular

**INMETRO:** Instituto Nacional de Metrologia Normalização e Qualidade Industrial.

**IPVA:** Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores

**ITL:** Instituições Técnica Licenciadas

**ITV:** Inspeção Técnica de Veicular

**JARI:** Junta Administrativa de Recurso de Infração

**LCP:** Lei das Contravenções Penais

**LMS- 2:** linha simples seccionada;

**LMS:** linhas de divisão de fluxos de mesmo sentido;

**LMS-1:** linha simples contínua;

**MFR:** linha dupla seccionada;

**MPE:** Ministério Público Estadual

**NBR:** Normas Técnicas Brasileiras

**PBT:** Peso Bruto Total

**PBTC:** Peso Bruto Total Combinado

**PM:** Polícia Militar

**PPD:** Permissão para Dirigir

**RBMLQ:** Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade

**RENACH:** Registro Nacional de Carteiras de Habilitação

**RENAVAN:** Registro Nacional de Veículos Automotores

**Res.:** Resolução

**SETRAN:** Secretaria Municipal dos Transportes

**Ufir:** Unidade Fiscal de Referência

**URBS:** Urbanização de Curitiba

### 3. INTRODUÇÃO

A fiscalização, conjugada às ações de operação de trânsito, de engenharia de tráfego e de educação para o trânsito, é uma ferramenta de suma importância na busca de uma convivência pacífica entre pedestres e condutores de veículos.

As ações de fiscalização influenciam diretamente na segurança e fluidez do trânsito, contribuindo para a efetiva mudança de comportamento dos usuários da via, e de forma específica, do condutor infrator, através da imposição de sanções, propiciando a eficácia da norma jurídica.

Nesse contexto, o papel do agente de trânsito é desenvolver atividades voltadas à melhoria da qualidade de vida da população, atuando como facilitador da mobilidade urbana ou rodoviária sustentáveis, norteando-se, dentre outros, pelos princípios constitucionais da *legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência*.

Desta forma o presente manual tem como objetivo uniformizar procedimentos, de forma a orientar os agentes de trânsito nas ações de fiscalização.

### 4. AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO

O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração de trânsito (AIT) poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via no âmbito de sua competência.

Para que possa exercer suas atribuições como agente da autoridade de trânsito, o servidor ou policial militar deverá ser credenciado, estar devidamente uniformizado e no regular exercício de suas funções nos locais de fiscalização ou por veículo devidamente caracterizados na forma do at. 29 inciso VII do CTB.

O agente de trânsito, **ao presenciar** o cometimento da infração, lavrará o respectivo auto e aplicará as medidas administrativas cabíveis, sendo vedada a lavratura do AIT por solicitação de terceiros.

A lavratura do AIT é um ato vinculado na forma da Lei, não havendo

discricionariedade com relação a sua lavratura, conforme dispõe o artigo 280 do CTB.

O agente de trânsito deve priorizar suas ações no sentido de coibir a prática das infrações de trânsito, porém, uma vez constatada a infração, só existe o dever legal da autuação, devendo tratar a todos com urbanidade e respeito, sem, contudo, omitir-se das providências que a lei lhe determina.

### 5. INFRAÇÃO DE TRÂNSITO

Constitui infração a inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito.

O infrator está sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas no CTB.

As infrações classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias, computados, ainda, os seguintes números de pontos:

- I - infração de natureza gravíssima, 7 pontos;
- II - infração de natureza grave, 5 pontos;
- III - infração de natureza média, 4 pontos;
- IV - infração de natureza leve, 3 pontos.

### 6. RESPONSABILIDADE PELA INFRAÇÃO

As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionadas no CTB.

#### 6.1 Proprietário

Ao proprietário caberá sempre a responsabilidade pela infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo na via terrestre, conservação e inalterabilidade de suas características, componentes, agregados, habilitação legal e compatível de seus condutores, quando esta for exigida, e outras disposições que deva observar.



## 6.2 Condutor

Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.

## 6.3 Embarcador

O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido.

## 6.4. Transportador

O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

## 6.5 Responsabilidade Solidária

6.5.1 Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades, toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída.

6.5.2 O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

## 6.6 Pessoa Física ou Jurídica expressamente mencionada no CTB

A pessoa física ou jurídica é responsável por infração de trânsito, não vinculada a veículo ou à sua condução, expressamente mencionada no CTB.

## 7. AUTUAÇÃO

Autuação é ato administrativo da Autoridade de Trânsito ou seus agentes quando da constatação do cometimento de infração de trânsito, devendo ser formalizado por meio da lavratura do AIT.

O AIT é peça informativa que subsidia a Autoridade de Trânsito na aplicação das penalidades e sua consistência está na perfeita caracterização da infração, devendo ser preenchido de acordo com as disposições contidas no artigo 280 do CTB e demais normas regulamentares, com registro dos fatos que fundamentaram sua lavratura.

Quando a configuração de uma infração depender da existência de sinalização específica, esta deverá revelar-se suficiente e corretamente implantada de forma legível e visível. Caso contrário, o agente não deverá lavrar o AIT, comunicando à Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via a irregularidade observada.

Quando essa infração dependa de informações complementadas estas devem constar do campo de observações.

O AIT não poderá conter rasuras, emendas, uso de corretivos, ou qualquer tipo de adulteração. O seu preenchimento se dará com letra legível, preferencialmente, com caneta esferográfica de tinta preta ou azul.

Poderá ser utilizado o talão eletrônico para o registro da infração conforme regulamentação específica.

O agente só poderá registrar uma infração por auto e, no caso da constatação de infrações em que os códigos infracionais possuam a mesma raiz (os três primeiros dígitos), considerar-se-á apenas uma infração.

Exemplo: condutor e passageiro sem usar o cinto de segurança, lavrar somente o auto de infração com o código 518-51 e descrever no campo 'Observações' a situação constatada (condutor e passageiro sem usar o cinto de segurança).

As infrações simultâneas podem ser concorrentes ou concomitantes: São **concorrentes** aquelas em que o cometimento de uma infração, tem como consequência o cometimento de outra.

Por exemplo: ultrapassar pelo acostamento (art. 202) e transitar com o veículo pelo acostamento (art. 193). Nestes casos o agente deverá fazer uma única AIT que melhor caracterizou a manobra observada. É evidente que para ultrapassar pelo acostamento o condutor necessariamente transitou pelo mesmo.

São **concomitantes** aquelas em que o cometimento de uma infração não implica no cometimento de outra na forma do art. 266 do CTB.

Por exemplo: deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar ciclista (art. 220, XIII) e não manter a distância de 1,50m ao ultrapassar bicicleta (art. 201).

O AIT deverá ser impresso em, no mínimo, duas vias, exceto o registrado em equipamento eletrônico. Uma via do AIT será utilizada pelo órgão ou entidade de trânsito para os procedimentos administrativos de aplicação das penalidades previstas no CTB. Outra via deverá ser entregue ao condutor, quando se tratar de autuação com abordagem, ainda que este se recuse a assiná-lo.

Sempre que possível, o agente de trânsito deverá abordar o condutor do veículo para constatar a infração, ressalvado os casos onde a infração poderá ser comprovada sem a abordagem. Para esse fim, o Manual estabelece as seguintes situações:

- Caso 1: “possível sem abordagem” - significa que a infração pode ser constatada sem a abordagem do condutor.
- Caso 2: “mediante abordagem” – significa que a infração só pode ser constatada se houver a abordagem do condutor.
- Caso 3: “vide procedimentos” - significa que, em alguns casos, há situações específicas para abordagem do condutor.

Quando da autuação de veículo estacionado irregularmente, o agente deverá fixar uma via do AIT no parabrisa do veículo e, no caso de motocicletas e similares, preferencialmente no banco do condutor.

Na impossibilidade de deixar a via do auto de infração deverá ser informado no campo ‘Observações’ o motivo:

Ex: “condutor retirou o veículo” ou “condutor não aguardou a sua via do AIT”.

Nas infrações cometidas com combinação de veículos, sempre que possível, será autuada a unidade tratora.

## 8. MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Medidas administrativas são providências de caráter complementar, exigidas para a regularização de situações infracionais, sendo, em grande parte, de aplicação momentânea, e têm como objetivo prioritário impedir a continuidade da prática infracional, garantindo a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas e não se confundem com penalidades.

Compete à autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e seus agentes aplicar as medidas administrativas, considerando a necessidade de segurança e fluidez do trânsito.

A impossibilidade de aplicação de medida administrativa prevista para infração não invalidará a autuação pela infração de trânsito, nem a imposição das penalidades previstas.

### 8.1 - Retenção do Veículo

Consiste na sua imobilização no local da abordagem, pelo tempo necessário à solução de determinada irregularidade.

A retenção se dará nas infrações em que esteja prevista esta medida administrativa e no caso de veículos reprovados na inspeção de segurança e de emissão de gases poluentes e ruídos.

Quando a irregularidade puder ser sanada no local onde for constatada a infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

Havendo comprometimento da segurança do trânsito, considerando a circulação, o veículo, o condutor, os passageiros e os demais usuários da via, a retenção poderá ser transferida para local mais adequado.

Na impossibilidade de sanar a falha no local da infração, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, desde que não ofereça risco à segurança do trânsito, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, notificando o condutor do prazo para sua regularização.

Após o recolhimento do documento pelo agente, a Autoridade de Trânsito do órgão autuador deverá adotar medidas destinadas ao

registro do fato no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM).

Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito.

Quando houver comprometimento da segurança do trânsito, a retenção poderá ser transferida para o depósito do órgão de trânsito.

No prazo assinalado no recibo, o infrator deverá providenciar a regularização do veículo e apresentá-lo no local indicado, onde, após submeter-se a vistoria, terá seu CLA/CRLV restituído.

No caso de não observância do prazo estabelecido para a regularização, o agente da autoridade de trânsito deverá encaminhar o documento ao órgão ou entidade de trânsito de registro do veículo.

Desde que o veículo ofereça condições de segurança para circulação em via pública, a retenção pode deixar de ser aplicada imediatamente, quando se tratar de transporte coletivo conduzindo passageiros ou de veículo transportando produto perigoso ou perecível.

### 8.2 - Remoção do Veículo

A remoção do veículo tem por finalidade restabelecer as condições de segurança e fluidez da via. Consiste em deslocar o veículo do local onde é verificada a infração para depósito fixado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

A remoção deve ser feita por meio de veículo destinado para esse fim ou, na falta deste, valendo-se da própria capacidade de movimentação do veículo a ser removido, desde que haja condições de segurança para o trânsito.

A remoção do veículo não será aplicada se o condutor, regularmente habilitado, solucionar a causa da remoção, desde que isso ocorra antes que a operação de remoção tenha sido iniciada ou quando o agente avaliar que a operação de remoção trará ainda mais prejuízo à segurança e/ou fluidez da via.

Este procedimento somente se aplica para o veículo devidamente licenciado e que esteja em condições de segurança para sua circulação.

A restituição dos veículos removidos só ocorrerá após o pagamento dos impostos.

### 8.3- Recolhimento do Documento de Habilitação

O recolhimento do documento de habilitação tem por objetivo imediato impedir a condução de veículos nas vias públicas enquanto perdurar a irregularidade constatada.

Cessada a irregularidade, o documento de habilitação será imediatamente restituído ao condutor sem qualquer ônus ou condições.

Caso o condutor não compareça ao órgão responsável pela autuação, o documento de habilitação deverá ser encaminhado ao órgão executivo de trânsito responsável pelo seu registro.

O recolhimento do documento de habilitação deve ser efetuado mediante recibo, sendo que uma das vias será entregue, obrigatoriamente, ao condutor. O recibo expedido pelo agente não autoriza a condução do veículo.

### 8.4 - Recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual (CLA/CRLV)

Consiste no recolhimento do documento que certifica o licenciamento do veículo com o objetivo de garantir que o proprietário promova a regularização de uma infração constatada. Deve ser aplicada nos seguintes casos:

- quando não for possível sanar a irregularidade, nos casos em que esteja prevista a medida administrativa de retenção do veículo;
- quando houver fundada suspeita quanto à inautenticidade ou adulteração;
- quando estiver prevista a penalidade de apreensão do veículo na infração.

De acordo com a Resolução do CONTRAN nº 61/1998, o CLA é o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV).

Todo e qualquer recolhimento de CLA deve ser documentado por meio de recibo, sendo que uma das vias será entregue, obrigatoriamente, ao condutor.

Após o recolhimento do documento pelo agente, a Autoridade de Trânsito do órgão atuador deverá adotar medidas destinadas ao registro do fato no RENAVAL.

#### **8.5- Transbordo do Excesso de Carga**

O transbordo do excesso de carga consiste na retirada da carga de um veículo que exceda o limite de peso ou a capacidade máxima de tração, a expensas do proprietário, sem prejuízo da autuação cabível.

Se não for possível realizar o transbordo, o veículo é recolhido ao depósito, sendo liberado depois de sanada a irregularidade e do pagamento das despesas de remoção e estada.

#### **8.6- Recolhimento de Animais que se Encontrem Soltos nas Vias e na Faixa de Domínio das Vias de Circulação**

Esta medida administrativa consiste no recolhimento de animais soltos nas vias ou nas faixas de domínio, com o objetivo de garantir a segurança dos usuários, evitando perigo potencial gerado à segurança do trânsito.

O animal deverá ser recolhido para depósito fixado pelo órgão ou entidade de trânsito competente, ou, excepcionalmente, para instalações públicas ou privadas, dedicadas à guarda e preservação de animais.

O recolhimento deixará de ocorrer se o responsável, presente no local, se dispuser a retirar o animal.

### **9. HABILITAÇÃO**

Para a condução de veículos automotores é obrigatório o porte do documento de habilitação, apresentado no original e dentro da data de validade.

O documento de habilitação não pode estar plastificado para que sua autenticidade possa ser verificada.

São documentos de habilitação:

- Autorização para Conduzir Ciclomotores (ACC) - habilita o condutor somente para conduzir ciclomotores e cicloelétricos
- Permissão para Dirigir (PPD) - categorias A e B
- Carteira Nacional de Habilitação (CNH) - categorias A, B, C, D e E.

#### **Categoria e Especificação**

- Categoria A
  - Todos os veículos automotores e elétricos, de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral.
  - Ciclomotor, caso o condutor não possua ACC.
  - Não se aplica a quadriciclos, cuja categoria é a B.
- Categoria B
  - Veículos automotores e elétricos, de quatro rodas cujo Peso Bruto Total (PBT) não exceda a 3.500 kg e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista, contemplando a combinação de unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, desde que atenda a lotação e capacidade de peso para a categoria.
- Categoria C
  - Todos os veículos automotores e elétricos utilizados em transporte de carga, cujo PBT exceda a 3.500 kg.
  - Tratores, máquinas agrícolas e de movimentação de cargas, motor-casa, combinação de veículos em que a unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, não exceda a 6.000 kg de PBT.
  - Todos os veículos abrangidos pela categoria "B".

- Categoria D
  - Veículos automotores e elétricos utilizados no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do condutor.
  - Veículos destinados ao transporte de escolares independente da lotação.
  - Todos os veículos abrangidos nas categorias “B” e “C”.
- Categoria E

Combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e:

- A unidade acoplada, reboque, semi-reboques ou articulada, tenha 6.000 Kg ou mais de PBT.
- A lotação da unidade acoplada exceda a 8 lugares.
- A unidade acoplada seja da categoria trailer.
- Seja uma combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do PBT.
- Todos os veículos abrangidos nas categorias “B”, “C” e “D”.

### 9.1 Condutor oriundo de país estrangeiro

O condutor de veículo automotor, oriundo de país estrangeiro e nele habilitado, poderá dirigir com os seguintes documentos:

- Permissão Internacional para Dirigir (PID) ou Documento de habilitação estrangeira, quando o país de origem do condutor for signatário de Acordos ou Convenções Internacionais, ratificados pelo Brasil, respeitada a validade da habilitação de origem e o prazo máximo de 180 dias da sua estada regular no Brasil.
- Documento de identificação.

- Países:

África do Sul, Albânia, Alemanha, Anguila (Grã Bretanha), Angola, Argélia, Argentina, Arquipélago de San Andres Providência e Santa Catalina (Colômbia), Austrália, Áustria, Azerbaijão, Bahamas, Barein, Bielo-Rússia, Bélgica, Bermudas, Bolívia, Bósnia-Herzegóvina, Bulgária, Cabo Verde, Canadá, Cazaquistão, Ceuta e Melilla (Espanha), Chile, Cingapura, Colômbia, Congo, Coreia do Sul, Costa do Marfim, Costa Rica, Croácia, Cuba, Dinamarca, El Salvador, Equador, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Estados Unidos, Estônia, Federação Russa, Filipinas, Finlândia, França, Gabão, Gana, Geórgia, Gibraltar (Colônia da Grã Bretanha), Grécia, Groelândia (Dinamarca), Guadalupe (França), Guatemala, Guiana, Guiana Francesa (França), Guiné-Bissau, Haiti, Holanda, Honduras, Hungria, Ilha da Grã-Bretanha (Pitcairn, Cayman, Malvinas e Virgens), Ilhas da Austrália (Cocos, Cook e Norfolk), Ilhas da Finlândia (Aland), Ilhas da Coroa Britânica (Canal), Ilhas da Colômbia (Geórgia e Sandwich do Sul), Ilhas da França (Wallis e Futuna), Indonésia, Irã, Iriã Ocidental, Israel, Itália, Kuwait, Letônia, Líbia, Lituânia, Luxemburgo, Macedônia, Martinica (França), Marrocos, Mayotte (França), México, Moldávia, Mônaco, Mongólia, Montserrat (Grã Bretanha), Namíbia, Nicarágua, Níger, Niue (Nova Zelândia) Noruega, Nova Caledônia (França), Nova Zelândia, Nueva Esparta (Venezuela), Panamá, Paquistão, Paraguai, Peru, Polinésia Francesa (França), Polônia, Porto Rico, Portugal, Reino Unido (Escócia, Inglaterra, Irlanda do Norte, Escócia e País de Gales), República Centro Africana, República Checa, República Dominicana, Republica Eslovaca, Reunião (França), Romênia, Saara Ocidental, Saint-Pierre e Miquelon (França), San Marino, Santa Helena (Grã Bretanha), São Tomé e Príncipe, Seichelles, Senegal, Sérvia, Suécia, Suíça, Svalbard (Noruega), Tadjiquistão, Tunísia, Terras Austrais e Antártica (Colônia Britânica), Território Britânico no Oceano Índico (Colônia Britânica), Timor, Toquelau (Nova Zelândia), Tunísia, Turcas e Caicos (Colônia Britânica), Turcomenistão, Ucrânia, Uruguai, Uzbequistão, Venezuela e Zimbábue. *(Fonte: Sistema RENACH Denatran – Dezembro 2010).*

## 10. DISPOSIÇÕES FINAIS:

As infrações de competência estadual e as relativas a pedestres, a veículos de propulsão humana e a veículos de tração animal serão tratadas em outros volumes do manual de fiscalização a serem editados pelo CONTRAN.

Os veículos motocicleta, motoneta e ciclomotor, quando desmontados e/ou empurrados nas vias públicas, não se equiparam ao pedestre, estando sujeitos às infrações previstas no CTB.

O simples abandono de veículo em via pública, estacionado em local não proibido pela sinalização, não caracteriza infração de trânsito, assim, não há previsão para sua remoção por parte do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via.

Os órgãos e entidades executivos do SNT poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas no CTB, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

## 11. FICHAS INDIVIDUAIS DOS ENQUADRAMENTOS

Ver arquivos anexos em meio digital, disponíveis em [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br) (Resolução CONTRAN nº 371/2010).

