

NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA, UMA QUESTÃO DE EDUCAÇÃO.

Autor: Luiz Eduardo dos Santos Cardoso

Bacharel em Direito pelo Centro Universitário Salesiano de Lorena/SP, Pós Graduado em Direito e Gestão de Trânsito, Pós Graduando em Fiscalização e Operação de Trânsito pelo CEATT-INESP (Centro Avançado de Treinamento em Trânsito e Faculdade INESP). Fui Chefe de Setor de Trânsito, Chefe de Fiscalização de Trânsito, Gerente do Terminal Rodoviário e Secretário Adjunto de Transportes do Município de Lorena/SP. Hoje proprietário da Empresa CONSULTRAN – Consultoria de Trânsito e Transporte, instalada no município de Lorena/SP.
(E-mail: luizzz.ledsc@yahoo.com.br)

Dedico este meu trabalho primeiramente a Deus que me deu força para concretizá-lo, ao Doutor Eduardo Luiz Santos Cabette que tem me dado muita força para concretizar cada publicação, pelos seus ensinamentos teóricos e práticos sobre o assunto, ao meu pai Doutor Luiz Antonio Cardoso pelos ensinamentos teóricos e práticos e também pelos ensinamentos de vida, a minha mãe Neide dos Santos Cardoso, minha esposa Natalia, e meus filhos, Matheus, Pedro Hugo, Caio e Eduarda, que sempre me apóiam e me dão forças.

O Código de Trânsito Brasileiro trata da questão da Educação de Trânsito, de forma bem sucinta, em apenas oito de seus 341 artigos, trazendo assim, o Departamento Nacional de Trânsito algumas Portarias e o Conselho Nacional de Trânsito, algumas Resoluções e Deliberações regulamentando atos relativos a mesma, ainda em âmbito Estadual, os Detran's também editam suas normas e procedimentos.

A questão de educação já começa defasada no próprio aprendizado e ensinamento nos Cursos de Formação de Condutores, de uma forma geral, que não dão atenção as Normas Gerais de Circulação e Conduta, descritas no Capítulo III, do art. 26 ao art. 67 do CTB, pulando esse contexto tão importante para um trânsito melhor e mais seguro, indo direto ensinar o que não se pode fazer, nas infrações. Essa é a realidade brasileira no trânsito, não se ensina a base, a educação, as normas, ensinam-se tão somente as penalidades, infrações, ou seja, reporta-se direto a quem e quando já se cometeu a infração, deixando e esquecendo que podem ser evitadas quando realmente se conhecer as normas de circulação.

Não há que se falar, exclusivamente, em falta de investimento dos órgãos públicos, de forma geral, em relação à educação no trânsito. Ocorre, que antes mesmo de se educar e ser educado no trânsito, o motorista, pedestre, ciclista, motociclistas e demais usuários da via pública, que fazem parte e integram o trânsito, deve trazer uma educação de base, da vida própria, sabendo respeitar as normas, os limites, as regras, tendo a consciência que no trânsito além de sua vida, existe a de milhares de pessoas que integra o mesmo.

Não são os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito que fazem ou deixam o trânsito e seus usuários, de certa forma, sem educação, mas sim a própria cultura brasileira de pressa e agitação nas grandes metrópoles e também pequenas cidades, é aquele pensamento de “só um pouquinho”, “é rapidinho” que fazem do trânsito cada vez mais inseguro.

A educação para o trânsito deveria ser levada mais a sério, como matéria de base, primórdio para a não violência e mortes no trânsito, princípio, principalmente na formação curricular normal, ou seja, implantada nas escolas como matéria obrigatória, da educação maternal ao nível superior e mais intensificada e estudada em separado, detalhadamente nos Cursos de Formação de Condutores e pormenorizada nos cursos de reciclagem, eis que aqui o condutor, normalmente, já excedeu seus limites de pontuação, desrespeitando assiduamente à legislação de trânsito, tendo colocado em risco a vida própria e de muitos usuários da via.

Os Cursos de Formação de Condutores, de forma geral, hoje, preocupam-se mais em ensinar, e os alunos em aprender, a prática, as placas de trânsito, esquecendo que existe matéria de base que deve ser estudada e sabida para que se evite acidentes e garanta um trânsito mais seguro, que são as Normas Gerais de Circulação e Conduta, não que a prática e placas de sinalização não sejam importantes, mas de nada adianta conhecer placas, ter pleno domínio da direção do veículo e não saber o que fazer ao aproximar-se de um cruzamento sem sinalização, de que existem regras para ultrapassar e ser ultrapassado não somente devendo o condutor dar a “seta” e “cortar”. Educação é respeito, cordialidade, conduta, preocupação e zelo com a segurança, fatos que devem ser aplicados no dia-a-dia, em todo o momento que está conduzindo um veículo ou transitando a pé, afinal no trânsito somos todos pedestres, conforme dizia a campanha de educação de trânsito do respeitoso Departamento Nacional de Trânsito.

Agora, a atenção e preocupação com a segurança no trânsito tornou-se ainda mais intensa, fazendo parte da “Década Mundial de Ações para a Segurança do Trânsito – 2011/2020: Juntos Podemos Salvar Milhões de Vidas”, que por ventura foi o tema da Semana Nacional do Trânsito de 2011 e também um dos pontos tratados, “comportamento e segurança dos usuários” tema deste trabalho técnico.

Hoje se indagarmos um motorista ou qualquer usuário da via sobre as Normas Gerais de Circulação e Conduta, a maioria desconhece, inclusive sua existência, porque, pela própria cultura brasileira, só não se faz o que a Lei pune, ou seja, respeita-se e estuda somente as infrações de trânsito, esquecendo das normas que podem evitá-las.

Não há que se falar em educação, sem profissional habilitado para educar, assim, antigamente os instrutores de trânsito, obrigatoriamente, faziam um único curso, não mais se atualizando, ou seja, cerca de 2 anos depois já estavam completamente desatualizados. Hoje, já aplica-se matéria diferente, em que os instrutores são obrigados a prestar o exame nacional dos instrutores de trânsito, matéria regulamentada pela Resolução nº 321/2009 do CONTRAN, o que ao menos por força o fazem se atualizar de três em três anos, o que é primordial para um educador, mais ainda não suficiente se o mesmo não tiver interesse, respeito e zelo para um trânsito cada dia mais seguro.

Norma primária ou endonorma é àquela que traz o desdobramento, já a norma secundária trata-se da sanção, ou seja, o objeto de estudo, as Normas Gerais de Circulação e Conduta são normas primárias do Código de Trânsito Brasileiro, posto que elas descrevem a

ação, já as Infrações descrevem a punição para a não obediência da Lei, sendo as normas secundárias.

Iniciando o estudo das Normas Gerais de Circulação e Conduta, podemos verificar que muitos institutos aqui descritos, tornam-se repetidos no Capítulo das infrações, posto que são normas e devem ser respeitadas. O legislador trás deveres aos usuários da via, que é abster-se a qualquer ato que possa constituir perigo ou obstáculo ou ainda, causar danos ou obstruir o trânsito (art. 26, I e II CTB). Isto porque a via segue seu fluxo, sua velocidade, em que diversos condutores seguem, sendo o erro de um prejudicial a muitos e ainda, o trânsito segue seu fluxo numa velocidade constante, que obstáculos, obstruções podem levar aos famosos congestionamentos, causando assim um caos. Ainda a fluidez no trânsito é um caráter importante, um trânsito seguro não é aquele trânsito parado e sim aquele em que segue um fluxo numa velocidade constante média, garantindo assim a segurança de todos os usuários. O problema hoje, nem sempre é o desrespeito as normas aqui descritas, mas ocorre que, principalmente nas grandes metrópoles, o número de veículos circulando nas vias excedeu-se ao esperado e projetado, ocorrendo assim os congestionamentos, e aqui o órgão com circunscrição sobre a via pode editar normas para reduzir o número de veículos circulando, art. 24, XVI do CTB, além, no Estado de São Paulo, da Lei nº 12.136/2005, que institui o Dia Sem Carros, com o intuito de ao menos um dia no ano, diminuir a circulação de veículos e reduzir a poluição, lembrando-se que não é obrigatório aderir à lei, somente sendo uma questão de educação e consciência, na cidade de São Paulo existe também a Lei nº 15.035/2009, que institui o Dia Municipal Sem Carro, além do famoso Rodízio.

Mas indagamos, quem são os usuários da via, quem e quais são as vias? Para melhor entendimento do estudo, entendemos como via, conforme o Anexo I do CTB como sendo:

“Superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.”¹

¹ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 89

Com relação as vias o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 2º, as elenca, assim:

“Art. 2º CTB – São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias...”

Parágrafo único – Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.”²

No artigo 60 do CTB, as vias são classificadas da seguinte forma: Vias urbanas: via de trânsito rápido, via arterial, via coletora e via local; Vias rurais: estradas e rodovias.

Com relação aos usuários, Rizzardo, diz:

“Como usuários das vias terrestres, entendem-se todas as pessoas que possam utilizar as vias públicas: os motoristas, proprietários de prédios existentes junto às vias e os pedestres...”³

Com isso os usuários da via tem o mesmo compromisso e responsabilidade de zelar pelo bom estado das vias e sua segurança, na mesma proporção que os órgãos com circunscrição sobre elas, porém, cada um dentro de suas obrigações legais, neste sentido:

“Art. 1º, §2º CTB – O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar este direito.”⁴

² Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 23

³ Rizzardo, Arnaldo, Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro, 7ª Ed., ver., atual. E ampl., São Paulo : Editora Revista dos Tribunais, 2008, p. 112

⁴ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 23

Alguns autores citam aqui, neste contexto de vias, somente ruas e estradas, o que conforme suas definições é incorreto, haja vista existir outras espécies de vias, sendo vielas, rodovias e outras especificadas no próprio Código e em seu Anexo I.

A obstrução do trânsito é um dos maiores fatores geradores do congestionamento, porém estes nem sempre se dão pelo excesso de veículos, e sim por outros fatores, isso porque muitas vezes o usuário não verifica as condições do veículo, não realiza a manutenção preventiva e sequer, muitas vezes, verifica o nível de combustível existente no tanque, já iniciando sua trajetória desrespeitando o art. 27 do CTB. Ainda que, é de costume dos usuários em geral, que se faça somente a manutenção reparatória no veículo, ou seja, espera que o mesmo apresente defeito ou pane para que se verifique suas condições, colocando assim em risco todos os demais usuários da via, além da fluidez. Além de que o bom funcionamento dos equipamentos de segurança do veículo, por si só não bastam para o seu bom funcionamento como um todo, sendo assim, a manutenção preventiva periódica é fundamental. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível constitui infração prevista no art. 180 do CTB e fazer reparo no mesmo, salvo nos impedimentos absolutos da remoção, constitui infração ao art. 179 CTB. O Mau estado de conservação também é punido pelo art. 230, XVIII.

Além do bom estado do veículo, o condutor deve ter pleno domínio de seu veículo e dirigir com os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito (art. 28 CTB). Neste ponto, ressalta-se a atenção especial, posto que o condutor, de forma geral, afim de se distrair com o trânsito, passa a observar fatos e fatores externos à direção do veículo, tais como faixa, banners, outdoors, pessoas, além dos entretenimentos mais conhecidos, como DVD's, e o famoso desestressante cigarro. Quanto ao cigarro, não é proibido fumar dentro do veículo, mas sim é proibido dirigir com apenas uma das mãos, art. 252, V CTB. Já os equipamentos capazes de gerar imagens tem seu uso restringido pela Resolução nº 242/2007 do CONTRAN. A Resolução permite e ao mesmo tempo proíbe, sendo permitido equipamento gerador de imagem cartográfica com interface de geo processamento destinado a orientar o condutor, resumidamente, em geral, o GPS; já outros equipamentos capazes de gerar imagens de entretenimento, DVD, são terminantemente proibidos pelo art. 3º da referida Resolução, salvo se instalado na parte dianteira possuir mecanismo que automaticamente o torne inoperante ou preste auxílio de orientação ao condutor quando o veículo estiver em movimento, ou instalado de forma que somente os

passageiros do banco de trás vejam. Quanto à banners, cartazes, e demais propagandas, os mesmos não podem ser confeccionados de modo que distraia a atenção dos motoristas.

Também caracteriza infração de trânsito, dirigir veículo sem os cuidados indispensáveis à segurança (art. 169 CTB) e se essa falta de cuidado ameaçar, diretamente, pedestres e demais veículos, caracteriza a infração descrito no art. 170 do Código de Trânsito Brasileiro. O maior problema é a caracterização de tal infração, haja vista a dificuldade de elencar os cuidados, então acaba que tais cuidados vão do entendimento de cada agente autuador.

Cuidados, atenção reporta-nos ao comprovado perigo de utilização de telefone celular quando da condução de veículo automotor, seja ele com fones de ouvido ou não. Tal atitude de utilização e desrespeito a norma de trânsito, aplica-se o art. 252, VI CTB. O grande problema e discussão aqui, é em relação a conduzir e dirigir, pois o Código de Trânsito Brasileiro alude que veículo automotor se dirige, por exemplo art. 162, porém mas a frente no art. 230 alude que se conduz, e motocicleta, motoneta e ciclomotor se conduz na forma do art. 244 do CTB, e assim sendo, surge uma imensa complicação a respeito do verbo empregado pelo Código de Trânsito Brasileiro. Dependendo do entendimento não se aplicaria o artigo mencionado quando utilizado em motocicletas, haja vista que não são dirigidas e tão somente conduzidas. Porém, aparenta tal fato ter sido um erro do legislador, ter incluído a utilização de telefone celular somente a veículos dirigidos e não aos conduzidos, assim como aparenta um erro o emprego de tais verbos, conduzir, dirigir. O fato é que a intenção foi a de evitar a distração do motorista ou condutor, devendo agora somente consertar a defasagem no Código de Trânsito Brasileiro para melhor caracterização da infração.

Ao entendimento, conduzir significa “*Ser condutor, transmitir*”⁵, conforme dicionário, assim, àquele que conduz, intenciona-se pelo fato de levar de um local para outro o veículo, as pessoas, as coisas, utilizando-se do modo dirigir, que é “*operar o mecanismo e controles de (veículo automotor)*”⁶, o acionamento dos pedais, a guia através de volante, guidom e outros mecanismos necessários a condução. Assim, o verbo conduzir seria o fim de dirigir, dirige-se para conduzir, não havendo possibilidade de conduzir sem dirigir e nem mesmo de dirigir sem conduzir, pois se dirige, sai de um local com um destino pré estipulado.

⁵ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, 8ª Ed. – Curitiba: Positivo 2010, p. 186.

⁶ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, 8ª Ed. – Curitiba: Positivo 2010, p. 257.

Condutor e instrutor de auto-escola dirige o veículo conjuntamente?

Se considerarmos o verbo dirigir, o instrutor possui pedais que podem operar os mecanismos e controles do veículo, e sendo assim o mesmo dirige o veículo conjuntamente com o aprendiz.

Os veículos da espécie ciclo-elétrico, caracterizados pelo motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 Kw, cujo peso máximo não exceda 140 Kg e velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 Km/h, são equiparados aos ciclomotores, de acordo com a Resolução nº 315/2009 do CONTRAN.

Já os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, de acordo com a Resolução nº 375/2011 do CONTRAN, são excepcionalizados da equiparação e somente podem circular em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, desde que velocidade máxima de 6 Km/h em áreas de circulação de pedestres e velocidade máxima de 20 Km/h em ciclovias e ciclofaixas e uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral acoplada ao equipamento e ainda largura e comprimento iguais ou inferiores a uma cadeira de rodas. Quem regulamenta a circulação destes veículos é o órgão executivo de trânsito municipal.

Tais cuidados não são somente em relação ao veículo e as distrações, mas também as condições físicas e psicológicas do condutor. O estado psicológico do condutor influencia muito na segurança do trânsito, este se não tiver pleno controle psicológico, pode além de se distrair com a direção, causar brigas e mortes no trânsito. Esse estado muitas vezes não tem relação direta com o trânsito, sendo causado por problemas particulares externos ao mesmo, mas que para ali são levados, tornando o trânsito mais inseguro e desrespeitoso.

Visto as responsabilidades, a atenção, passaremos ao estudo da circulação dos veículos, ponto tão importante quanto o já estudado anteriormente, que se fosse aplicado e levado a sério, evitaria muitos acidentes e congestionamentos.

Regra geral, no Brasil, a circulação de veículos é feita pelo lado direito da via. Diga-se regra geral, porque admite-se exceção, desde que devidamente sinalizada, sendo que o revogado Código Nacional de Trânsito admitia-se exceções justificadas. Não que agora não deva ser justificada a exceção, mas também deve ser sinalizada.

Pelo lado direito da pista se circula, guardando, sempre, a distância lateral, frontal com relação aos outros veículos e o bordo da pista, ou seja, conduz-se o veículo no centro da

demarcação viária das faixas, lembrando que aqui estamos tratando de normas gerais, que também se aplicam a motocicleta, que desrespeitosamente utilizam os corredores que se formam entre os veículos para se deslocarem, colocando si próprio e demais usuários da via em total situação de risco e insegurança, daí o número cada vez mais elevado de mortes. A questão da distância de segurança, a desobediência caracteriza infração ao art. 192 CTB, inclusive tendo um artigo específico para a distância lateral em relação às bicicletas, art. 201 CTB, o problema é a comprovação da infração que trata de medida, assim:

“Art. 201 CTB – Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta.”⁷

Deixar de conservar o veículo, quando em movimento na faixa a ele destinada constitui infração prevista no art. 185 do CTB. O Código de Trânsito Brasileiro também proíbe o trânsito de veículo ao lado do outro, atrapalhando o fluxo, pratica comumente vista entre os motociclistas, prevista infração no artigo 188.

A motocicleta foi introduzida para satisfazer, inicialmente, o gosto de quem admira o veículo, e posteriormente, passou a ser intensamente utilizada no comércio, haja vista seu fácil e rápido deslocamento, além da economia no combustível. Ocorre que este fácil e rápido deslocamento, deve ser realizado dentro das limitações legais, respeitando as normas e a segurança no trânsito, posto que por sua característica, por si só, o deslocamento sobre duas rodas já é um fator de risco. Hoje em dia, pensa muito em rapidez e agilidade, esquecendo da segurança e da vida.

Mesmo que a via não possua faixa delimitadora de pistas o condutor deve ter pleno domínio de seu veículo e noção de espaço para que o mantenha dentro das delimitações de segurança.

O trânsito, na prática, é uma surpresa, na mesma hora que está fluindo em uma velocidade média constante, para, e a atenção deve ser redobrada em relação também ao veículo que vai a frente, posto que podem ocorrer fatores externos ou ação do motorista que ocasionem freadas bruscas.

⁷ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 62

Verificada as condições de segurança, atenção e espaço, iniciaremos o estudo dos cruzamentos, que nem sempre é sinalizado quanto às preferências e passagens. É certo que todos, ao se aproximar de um cruzamento, deve dobrar a atenção e diminuir a velocidade.

O Código de Trânsito Brasileiro traz casos específicos, como apenas um fluxo proveniente de rodovia e rotatória, terá preferência aquele que tiver circulando por ela (art. 29, III, “a” e “b” do CTB) e nos demais casos terá a preferência aquele que vier pela direita do condutor (art. 29, III, “c” do CTB). No caso da rodovia justifica-se devido à velocidade que o condutor vem da mesma, mesmo que diminua ao aproximar-se de cruzamento ou rotatória, justifica-se a preferência. Já nas rotatórias o condutor deve parar quando se aproxima, para assim ter certeza de que outro veículo já não ingressou e conseqüentemente está com a preferência, tratando-se aqui muitas vezes de cordialidade, educação, respeito e segurança. O antigo Código Nacional de Trânsito trazia também a preferência de quem primeiro chegasse ao cruzamento, fazendo assim, com que os condutores ao invés de diminuir a velocidade, aumentasse para que antes chegasse. Não se aplica mais a teoria do eixo médio por tal motivo, haja vista que nela teria preferência de passagem aquele que tivesse ingressado anteriormente ao outro no cruzamento e tivesse ultrapassado no mínimo o eixo dianteiro do local que ingressaria. O motivo de preferência de quem vem a direita do motorista é a fácil visibilidade do condutor.

As vias, em sua maioria, rodovias, são compostas de faixas divisórias de pistas no mesmo sentido, assim destinando-se as faixas da direita aos veículos lentos e de maior porte e as da esquerda aos veículos de maior velocidade e ultrapassagem (art. 29, IV CTB). Nota-se que ora o Código de Trânsito Brasileiro trás descrito veículos de maior porte ora de maior velocidade, mas a idéia do legislador foi a de destinar a faixa da direita, quando da inexistência de especial, aos veículos de maior porte e lento e a faixa da esquerda aos veículos de menor porte e mais rápidos. As ultrapassagens devem ser feitas sempre pela esquerda, não importando o porte e espécie dos veículos, jamais a mesma deve ser feita pela faixa da direita, nem mesmo por motocicletas, salvo quando o veículo tiver o propósito de virar à esquerda, onde estará parado aguardando sua passagem (art. 29, IX CTB).

Quanto a ultrapassagem, o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro a define como *“movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em*

*menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem”.*⁸ Assim, então o fato de um veículo passar pelo outro não tem o mesmo significado que ultrapassar. A ultrapassagem deve ser feita pela esquerda, mas a passagem de um veículo o CTB não impede que seja pela direita. A passagem também é definida pelo Anexo I do CTB como sendo *“movimento de passagem a frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via”.*⁹

O passeio, calçadas e acostamentos não são destinados ao trânsito de veículos, sendo inclusive infração o trânsito sobre eles, excetuando-se as entradas e saídas em imóveis ou áreas especiais de estacionamento (art. 29, V CTB). Cabe-nos diferenciar o passeio da calçada, sendo o primeiro, conforme Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, *“parte da calçada ou pista de rolamento, separada por pintura ou elemento físico separador, destinada a circulação exclusiva de pedestres e excepcionalmente de ciclistas”*¹⁰; já a calçada *“é geralmente segregada e em nível diferente, destinada ao trânsito de pedestres e mobiliários urbanos”*¹¹. A exceção à regra é a entrada e saída de veículos em imóveis ou estacionamento que o mesmo circula, mesmo que pouco, sobre o local não destinado a ele, devendo neste caso, o motorista, redobrar sua atenção e dar total preferência de passagem aos pedestres. O trânsito de veículos sobre calçadas, passeios, gramados públicos e demais locais não destinados a este, caracteriza infração ao art. 193 do Código de Trânsito Brasileiro.

Quanto a entrada e saída de veículos, ressalta-se a obrigatoriedade de identificação de locais especiais determinada pelo art. 86 do Código de Trânsito Brasileiro, que são postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo, e regulamentadas pela Resolução nº 38/1998 do CONTRAN.

Todas as normas de trânsito, a atenção, a segurança, devem ser aplicadas e respeitadas também pelos veículos especiais, se assim podemos dizer. Veículos especiais aqui tratados são àquele precedidos de batedores, posto que os mesmos gozam de prioridade de passagem, mas com toda a atenção para a segurança de si próprio, dos veículos e outros usuários

⁸ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 89

⁹ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 87

¹⁰ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 88

¹¹ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 85

da via. Tal prioridade se dá devido a importância e segurança da pessoa conduzida. Observa-se que aqui, somente terão prioridade de passagem (art. 29, VI CTB). O fato de não dar passagem, devido à prioridade destes veículos, caracteriza infração disposta no art. 189 do CTB.

Além dos veículos precedidos de batedores, também gozam de prioridade, ai mais abrangente, os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias (art. 29, VII), além dos veículos de socorro de salvamento difuso, relativo à acidentes ambientais, assim reconhecidos pela Resolução nº 268/2008 do CONTRAN. Prioridade, como já dito anteriormente, não só relativa à passagem, mas também a livre circulação, estacionamento e parada, porém, desde que em serviço de urgência (art. 29, VII, “c” CTB) e devidamente identificados, os veículos, por dispositivo de iluminação vermelha intermitente e alarme sonoro, já lembrando aqui, que quando do efetivo atendimento de urgência, não utilizar a iluminação vermelha intermitente, bem como o dispositivo de alarme sonoro, caracteriza infração disposta no art. 222 do CTB.

Quanto ao dispositivo de iluminação vermelha, a Resolução nº 268/2008 do CONTRAN o regulamenta.

Assim, esta prioridade, mesmo que praticamente geral, deve ser exercida com cautela e sem abusos, que não coloque em risco à segurança do trânsito, respondendo o condutor por danos eventualmente causados. Não é o fato de gozar de prioridades que estão autorizados os abusos e a falta de segurança, devendo assim, todos os deslocamentos serem feitos com cautela, breves, porém seguros. Ainda mais quando aproximar-se de cruzamentos, onde mesmo com prioridade, a velocidade deve ser reduzida (art. 29, VII, “d” CTB). Desse modo, todos os veículos e pedestres que perceberem a aproximação de veículos de emergência prestando serviço de urgência, deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita e parando se for o caso (art. 29, VII, “a”), e os pedestres deverão aguardar a passagem total do veículo no passeio (art. 29, VII, “b” CTB).

O dispositivo de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente somente deverão ser acionados, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, quando do efetivo estado de urgência. Assim, pela Lei, não devem os veículos prestadores de serviço de urgência, então, patrulharem com a iluminação vermelha intermitente acionada, nem mesmo alertar outros veículos com o alarme sonoro, haja vista existir a buzina para tal.

A prestação de serviço de urgência são os deslocamentos realizados por veículos de emergência em circunstâncias que necessitem de brevidade para o atendimento.

Sobre o assunto, ainda trataremos dos veículos prestadores de serviço de utilidade pública, porém com uma menor amplitude em relação às prioridades, aqui somente relativas a parada e estacionamento, mas conforme os outros, desde que devidamente sinalizados e em efetiva prestação do serviço. Regulamenta a questão e relaciona quem são os veículos de prestação de serviço de utilidade pública, a Resolução nº 268/2008 do CONTRAN, assim, são eles: veículos destinados a manutenção e reparo de redes de energia elétrica, de água e esgotos, de gás combustível canalizado e de comunicações; os destinados à conservação, manutenção e sinalização viária; os destinados a socorro mecânico de emergência nas vias abertas a circulação pública; os veículos destinados ao transporte de valores; os veículos destinados ao serviço de escolta; os veículos destinados ao recolhimento de lixo à serviço da Administração Pública.

A legislação ainda impõe que a iluminação intermitente ou rotativa deverá ser amarelo-âmbar e seja afixado no teto do veículo de maneira não removível e também não se permite o dispositivo sonoro, ainda, sua instalação depende de autorização do órgão competente e deverá constar a alteração no documento do veículo.

O acionamento do dispositivo luminoso quando o veículo encontrar-se em circulação, somente é permitido aos veículos destinados à socorro mecânico, serviço de escolta e recolhimento de lixo (art. 4º, parágrafo único da Resolução nº 268/2008 do CONTRAN).

Como já dito anteriormente a ultrapassagem de outro veículo em movimento será sempre pela esquerda, excetuando-se os casos em que o veículo a ser ultrapassado indique o propósito de entrar à esquerda, que a ultrapassagem far-se-á pela direita. Tanto para efetuar a ultrapassagem quanto para ser ultrapassado, é necessária atenção redobrada e algumas certificações. Assim, antes de efetuar uma ultrapassagem o condutor deve atentar-se e certificar-se que nenhum condutor que esteja atrás já tenha iniciado uma manobra para ultrapassá-lo ou ultrapassar terceiro (art. 29, X, “a” e “b” do CTB); a faixa de trânsito que utilizará para ultrapassagem esteja livre e com extensão suficiente para que a manobra não coloque em perigo ou obstrua o trânsito (art. 29, X, “c” CTB).

Ao efetuar a ultrapassagem é necessário também algumas cautelas como a de indicar com antecedência o propósito, através de luz ou gesto convencional com o braço (art. 29, XI, “a” CTB); afastar-se do usuário que irá ultrapassar, de modo que assegure a distância lateral

entre os veículos e o bordo da pista (art. 29, XI, “b” CTB), não esquecendo aqui da distância lateral de 1,50 cm referente aos ciclistas, inclusive tratando-se de infração de trânsito (art. 201 CTB); retomar a faixa de origem assim que a ultrapassagem for feita (art. 29, XI, “c” CTB).

A ultrapassagem não deverá ser efetuada em qualquer lugar, a mesma é permitida, desde que obedecida às normas de segurança, os locais e a sinalização, devendo o condutor redobrar sua atenção, haja vista a segurança dos usuários da via em geral. Algumas ultrapassagens são proibidas, afim de garantir a segurança do trânsito, causando o descumprimento à norma constituição de infração de trânsito, tais como: ultrapassar pela direita (art. 199 CTB); ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros (art. 200); ultrapassar pelo acostamento (art. 202, I CTB) e/ou interseções e passagens de nível (art. 202, II CTB); ultrapassar pela contramão em curvas, aclives e declives (art. 203, I CTB), nas faixas de pedestres (art. 203, II CTB), nas pontes viadutos ou túneis (art. 203, III CTB); veículos parados em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação (art. 203, IV CTB); onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela (art. 203, V CTB); ultrapassar veículo em movimento que integre cotejo, préstito, desfile e formações militares (art. 205 CTB); veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo (art. 211 CTB). Observa-se que o ultimo artigo excetua-se os veículos não motorizados, onde podem ser ultrapassados. As regras se aplicam a todas as espécies de veículos, sejam eles de maior porte, de menor porte, mais lentos ou mais rápidos.

Para uma maior segurança, inclusive devido às circunstâncias e características do veículo, os que se deslocam sobre trilhos, terão preferência de passagem sobre os demais (art. 29, XII CTB), caracterizando, inclusive, infração de trânsito gravíssima, a ação de deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea (art. 212 CTB), lembrando-se que parar é o ato de imobilização total do veículo, devendo o condutor iniciar a marcha novamente, e não somente a redução da mesma e velocidade.

Assim como a ultrapassagem aplicam-se as mesmas regras para a transposição de faixas (art. 29, §1º CTB)

O Código de Trânsito Brasileiro, afim de garantir a segurança no trânsito e estabelecer responsabilidades, elencou em ordem decrescente que os veículo de maior porte serão

sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres (art. 29, §2º CTB). Esse preceito era muito reivindicado pelos usuários, posto que veículos de grande porte, pelas suas características, realizavam manobras perigosas e arriscadas colocando em risco os veículos de menor porte, assim os de menor porte realizavam suas manobras sobre as motocicletas e estas, por sua vez, pela agilidade e tamanho, coloca em risco os pedestres. Não que os veículos de grande porte e também os demais não coloquem em risco os pedestres. Inclusive existe decisão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, em que dão provimento parcial ao Recurso de Apelação nº 0014012-02.2009.8.26.0132, Relator Desembargador Doutor Luiz Antonio Cardoso, em que o condutor desobedece as normas gerais de circulação e conduta e o preceito de responsabilidade. Assim como existem deveres de quem pretende ultrapassar, as regras para que a segurança no trânsito seja mantida, existem também os deveres para quem será ultrapassado. A primeira delas é quando for se deslocar da faixa da esquerda para a direita, que deve ser sinalizado, e ocorrer sem acelerar a marcha, ou seja, mantendo a velocidade constante para que o veículo que venha atrás efetue a ultrapassagem com segurança (art. 30, I CTB); se estiver circulando nas demais faixas, que não a da esquerda, manter-se naquela faixa, sem acelerar a marcha, ou seja, já esta na posição e faixa correta para ser ultrapassado, bastando manter a velocidade constante e redobrar sua atenção (art. 30, II CTB).

Dispositivo interessante e raramente utilizado na prática é aquele em que os veículos lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente, entre si, para que os veículos que os ultrapassem possam ir intercalando na fila com segurança (art. 30, parágrafo único CTB). Na prática vemos dois, três veículos lentos circulando próximos aos outros, impossibilitando uma ultrapassagem segura, e assim, o motorista arriscando sua segurança e dos demais usuários, saem à ultrapassagem em velocidade superior a permitida para que se termine logo e com a visibilidade reduzida, devido às características dos veículos ultrapassados, e ainda, sem chance de intercalar na fila caso venha a encontrar veículo no sentido oposto.

O intuito de ultrapassagem de veículo de transporte coletivo deve ser com atenção redobrada, com redução de velocidade e se necessário parar com vistas à segurança dos pedestres, isso porque, devido ao tamanho e características dos veículos coletivos, de uma maneira geral, inibe a visibilidade de pedestres que passam sair na via com o intuito de atravessá-la. Lembrando aqui que a ultrapassagem de coletivo e escolar quando no embarque e

desembarque, pela direita, caracteriza infração de trânsito, e aos demais veículos também, pois já visto que ultrapassagem se realiza pela esquerda. Contudo, também, apesar da prioridade, pedestres devem sempre atravessar a via na faixa destinada a ele, quando houver, e assegurar-se do trânsito, velocidade, para que efetue sua travessia, caracterizando infração de trânsito, prevista no artigo 254 a travessia fora da faixa.

Assim como permitida e regulamentada, a ultrapassagem também é proibida em alguns locais, como já citado anteriormente. O condutor não poderá efetuar ultrapassagens em vias de duplo sentido de circulação e pista única, nos trechos de curvas e aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, pontes e viadutos e travessia de pedestres, excetuando-se os casos que a ultrapassagem é permitida por sinalização. Ainda, nas interseções e suas proximidades, a ultrapassagem é proibida. As interseções conforme Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, são “*todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por entroncamentos ou bifurcações*¹²”.

A visibilidade é fator primordial para uma ultrapassagem segura.

Assim como a ultrapassagem, existem também outras manobras que devem ser efetuadas com atenção e segurança para não colocar em risco si mesmo e os usuários da via. O condutor antes de efetuar uma manobra, deve certificar-se que poderá executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar por ele, considerando sua posição, direção e velocidade. Isso é básico e primordial para uma manobra segura, o fato de não colocar em risco a segurança de si e dos demais usuários, além de que não bloquear a via e não atrapalhar a marcha dos veículos que estão transitando.

Toda manobra antes de iniciar deve ser indicada, para que os demais usuários vejam e percebam a intenção de realizá-la. Assim, o deslocamento lateral deve ser indicado com antecedência e forma clara, através do gesto convencional de braço (art. 35 CTB), estabelecido e reconhecido no Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, ou através de luz indicadora de direção do veículo, chamado “pisca”, “seta”, onde a luz deve ser na cor âmbar, conforme Resolução nº 383/2011, não sendo admitidas alterações na cor, cabendo as alterações a punição do art. 230, XIII CTB.

Deslocamento lateral, conforme parágrafo único do art. 35 CTB, é:

¹² Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 86

Art. 35, parágrafo único CTB – ... “a transposição de faixas, movimento de conversão à direita, à esquerda e retornos.”¹³

Existem ainda as preferências de passagem e ingresso na via, sendo que sempre são titulares da preferência os veículos que já circulam pela via. Fato importante para se observar é que o pedestre circulando na via, o ciclista, desde que na mão de direção correta também são titulares da preferência e devem ser respeitados.

A conversão e o retorno são manobras perigosas, pois o veículo que a realiza vai opor-se a posição dos demais veículos na via. Assim, nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento à direita para cruzar a pista com segurança (art. 37 CTB). Isto porque os veículos que circulam, na via, estão em uma velocidade constante e ainda quem fará a operação terá que atentar-se ao lado oposto que conduz, ou seja, para trás, o que automaticamente diminui o nível de atenção em relação a sua frente. Hoje em dia, buscando a segurança, a redução de acidentes, nas rodovias, as conversões são realizadas por meio de viadutos e não mais ao bordo da pista.

Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá proceder com algumas precauções, sendo, ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista (art. 38, I CTB), obedecendo aqui a distância lateral de segurança, e executar sua manobra no menor espaço possível (art. 38, I CTB), isto para evitar ao máximo que a operação conflua com o trânsito. Pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista (art. 38, II CTB), obedecendo a segurança lateral, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido (art. 38, II CTB). Assim, ambos, direita ou esquerda, deverá o condutor indicar com antecedência a manobra, através de gesto convencional de braço ou luz indicadora de direção. Durante a manobra o condutor deve sempre obedecer as normas de preferência de passagem, além de ceder passagem aos pedestres e ciclistas e aos veículos que transitem pela via.

¹³ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 34

Já nas vias urbanas, a operação de retorno deve ser feita em locais determinados, seja por meio de sinalização, seja por meio de locais para isso determinados ou outros locais que ofereçam segurança e fluidez (art. 39 CTB). Percebemos que é amplo e abrangente a operação de retorno nas vias urbanas, posto que a princípio fala-se em locais determinados por sinalização ou específico e depois já fala-se em outros locais, tornando-se o tema amplo, assim, excluindo-se os locais proibidos pela legislação e pela sinalização, todos os outros são permitidos, desde que observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.

O sistema de iluminação do veículo, além de regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro, possui também regulamentações através de Resoluções específicas, sendo elas 227/07, alterada pelas Resoluções 294/2008 e 383/2011, todas do CONTRAN. A Resolução n° 227 estabelece requisitos referentes ao sistema de iluminação e sinalização de veículos, já a Resolução 294 e 383 alteram a 227.

A Resolução n° 383/2011 do CONTRAN acrescentou o parágrafo 9° no artigo primeiro da Resolução n° 227/2007, que faz uma proibição muito importante, assim:

“Art. 1º.....

§ 9º *É proibida a colocação de adesivos, pinturas, películas ou qualquer outro material nos dispositivos dos sistemas de iluminação ou sinalização de veículos.”*

Além de que, ela trás outro assunto muito importante em seu conteúdo que são as cores das luzes emitidas pelos dispositivos de iluminação: farol de luz alta - branca; farol de longo alcance - branca; farol de luz baixa - branca; farol angular - branca; farol de curva - branca; farol de neblina dianteiro - branca ou amarela; lanterna de marcha-a-ré - branca; lanterna indicadora de direção dianteira - âmbar; lanterna indicadora de direção traseira - âmbar; lanterna intermitente de advertência dianteira - âmbar; lanterna intermitente de advertência traseira - âmbar; lanterna de freio - vermelha; lanterna da placa de licença traseira - branca; lanterna de posição dianteira - branca; lanterna de posição traseira - vermelha; lanterna de neblina traseira - vermelha; lanterna de estacionamento - branca na dianteira, vermelha na traseira, âmbar se reciprocamente incorporada nas lanternas indicadoras de direção ou lanternas delimitadoras;

lanterna de posição lateral - âmbar; entretanto a lanterna de posição lateral traseira pode ser vermelha se ela for agrupada, combinada ou reciprocamente incorporada com a lanterna de posição traseira, a lanterna delimitadora traseira, a lanterna de neblina traseira, a lanterna de freio ou for agrupada ou possui parte da superfície emissora de luz em comum com o retrorrefletor traseiro; lanterna delimitadora - branca na dianteira, vermelha na traseira; Farol de rodagem diurna - branca; retrorrefletor traseiro, não triangular - vermelha; retrorrefletor traseiro, triangular - vermelha; retrorrefletor dianteiro, não triangular - idêntica à luz incidente; retrorrefletor lateral, não triangular - âmbar; entretanto o retrorrefletor lateral traseiro pode ser vermelho se ele for agrupado ou tiver parte da superfície emissora de luz em comum com a lanterna de posição traseira, a lanterna delimitadora traseira, a lanterna de neblina traseira, a lanterna de freio ou a lanterna de posição lateral traseira vermelha, ou que as suas superfícies emissoras de luzes estejam sobrepostas; dispositivo de sinalização de frenagem de emergência - âmbar ou vermelha.

A Resolução nº 18/1998 recomenda a utilização dos faróis baixos acesos durante o dia, nas rodovias, isso porque, evita acidentes e melhora a visibilidade. Ótima recomendação, porém os veículos já deveriam sair de fábrica com o acionamento da chave automático dos faróis, seja cedo, seja a tarde, seja a noite, pois assim, não se necessitaria nem recomendar, posto que todos circulariam, em todos os lugares com os faróis acesos, diminuindo assim os acidentes, principalmente atropelamentos. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos¹⁴ motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa sempre quando utilizado (art. 40, parágrafo único CTB).

O Código de Trânsito Brasileiro obriga a utilização da luz baixa do veículo, durante o dia, somente nos casos de túneis providos de iluminação pública (art. 40, I CTB), vejamos que nos desprovidos o Código não obriga a utilização o que foi um erro do legislador. Isso para veículos em geral, pois tem algumas espécies que veremos adiante que são obrigados a utilizar a luz baixa, mesmo durante o dia.

Durante a noite a utilização da luz baixa é obrigatória a qualquer espécie de veículo e também em qualquer lugar (art. 40, I CTB).

¹⁴ Veículo de pelo menos duas rodas à propulsão humana (nota-se que com a característica de ser motorizado). Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 85

A luz alta é permitida nas vias não iluminadas, porém ao cruzar-se com um veículo ou segui-lo a mesma não deve ser utilizada (art. 40, II CTB), tendo em vista sua capacidade de ofuscamento.

A troca intermitente entre luz baixa e luz alta, somente é autorizada quando para indicar intenção de ultrapassar ou sinalizar existência de risco para os veículos que trafegam no sentido contrário (art. 40, III CTB). Observamos aqui que o descumprimento a norma trata-se de infração prevista no art. 251, II do CTB, porém com mais uma hipótese que é a de quando a sinalização viária determinar o uso de pisca-alerta, que ao ver e comparar, pisca-alerta não se trata se luz alta e luz baixa e sim de luz de lanterna intermitente de advertência, sendo um erro do legislador acrescentar tal inciso.

Contudo existem inúmeras infrações referentes a iluminação veicular, assim, por exemplo deixar de manter acesa a noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque e desembarque e carga ou descarga (art. 249 CTB); deixar de manter a luz baixa acesa durante a noite, quando o veículo estiver em movimento (art. 250, I, “a” CTB); quando o veículo estiver em movimento, deixar de manter acesa a luz baixa, de dia, nos túneis providos de iluminação pública (art. 250, I, “b” CTB); quando veículos de transporte coletivo de passageiros, deixar de manter a luz baixa acesa, durante o dia e a noite, quando circulando na faixa ou pista a ele destinada (art. 250, I, “c” CTB); quando em movimento, os ciclomotores, deixar de manter acesa a luz baixa de dia e de noite (art. 250, I, “d”); quando em movimento, deixar de manter, o veículo, as luzes de posição acesas, quando forte chuva, neblina ou cerração (art. 250, II CTB); quando o veículo em movimento, deixar de manter a placa iluminada a noite (art. 250, III CTB); utilizar o pisca alerta, exceto em immobilizações ou situações de emergência (art. 251, I CTB).

Observa-se que o art. 250, I, “d”, trata-se apenas de obrigatoriedade para ciclomotores, assim, somente aos veículos cuja cilindrada não ultrapasse cinquenta centímetros cúbicos e velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora. Quanto a motocicleta, motoneta e ciclomotor, a infração está prevista no art. 244, IV do CTB. Ora aqui mais um erro do legislador que prevê duas infrações iguais para a mesma espécie de veículo, ciclomotor, infração prevista no art. 244, IV e art. 250, I, “d”. Contudo equiparando-se os ciclos elétricos aos ciclomotores, de acordo com a Resolução nº 315/2009 do CONTRAN, estes também devem circular com a luz baixa acesa, mesmo durante o dia.

Alguns Estados ainda possuem legislação própria acerca da obrigatoriedade de utilização de luz baixa acesa mesmo durante o dia, somente lembrando aqui que de acordo com o art. 22, XI da Constituição Federal:

Art. 22 CF – “*Compete privativamente a União legislar sobre*”:

...

XI – “*trânsito e transporte*”.

Continuando a normas gerais quanto à iluminação, é obrigatório manter acesa pelo menos as luzes de posição do veículo sob chuva forte, neblina ou cerração (art. 40, IV CTB). A luz de posição, segundo o Anexo I do CTB e a Resolução nº 227/2007 do CONTRAN “é a lanterna utilizada para indicar a presença e a largura do veículo”, podendo ser dianteira e traseira. Há outra denominação para o termo que é Lanterna de posição. É determinado assim a utilização da lanterna de posição acesa nos casos previstos acima devido a prejudicar a visibilidade.

Quanto a lanterna intermitente de advertência, pisca-alerta, o condutor só poderá utilizá-lo em duas situações, sendo a primeira em immobilizações ou situações de emergência (art. 40, V, “a” CTB) e a segunda quando a regulamentação da via assim determinar (art. 40, V, “b” CTB). O intuito do pisca alerta é advertir, mostrar a terceiros que o veículo, condutor, passageiro ou outro aspecto relevante, como exemplo a pista, o trânsito está em situação anormal. Contudo não é permitido o uso do pisca-alerta com o veículo em movimento, sendo a regra, cabendo as exceções do art. 251, I CTB. O Código de Trânsito Brasileiro é genérico quando trata no art. 251, I, das situações de emergência, não sabendo se é em relação ao veículo, a pista ou qualquer outra situação, não trazendo assim um rol taxativo, deixando para o agente da autoridade fiscalizadora a interpretação legal.

Afim de se manter o veículo sempre visível e também a sua identificação, durante a noite, em circulação, manterá acesa a luz de placa do veículo (art. 40, VI CTB). Com isso torna-se sua identificação mais fácil, haja vista a pouca iluminação nesse período do dia.

Quando parados para fins de embarque e desembarque e carga ou descarga, os veículos manterão acesas as luzes de posição (art. 40, VII CTB), para que assim sejam seguramente vistos, tanto os veículos como os passageiros ou mercadorias. Devemos atentar-se, no artigo 47, parágrafo único do Código de Trânsito Brasileiro é previsto que a operação de carga

e descarga é considerada estacionamento. Mais um erro do legislador, que ora considera a carga e descarga como parada no art. 40, VII e ora considera estacionamento no art. 47, parágrafo único ambos do Código de Trânsito Brasileiro.

Alguns veículos são dados como especiais quanto a iluminação e assim, são obrigados a circular com o farol de luz baixa aceso. São os veículos de transporte regular de passageiros, quando circulares na faixa própria a ele destinada e os ciclos motorizados (art. 40, parágrafo único CTB). Tal iluminação também deve ser mantida acesa durante o dia quando em circulação. A obrigatoriedade dá-se para diferenciar dos demais motoristas, posto que circulam, os de transporte regular de passageiros, em faixa própria; já os ciclos devido ao seu tamanho em relação aos demais veículos também são obrigados a circular com a luz de farol baixo acesa, mesmo durante o dia. Aqui errou o legislador e obrigou somente os ciclos motorizados e entra os ciclos elétricos também por equiparação da Resolução nº 315/2009 do CONTRAN.

Quanto a iluminação, ainda é importante e prudente lembrar que existe normas também referentes a iluminação do painel, iluminação piloto o veículo, o que é de suma importância conhecer. Tais normas são trazidas pela Resolução nº 225/2007 do CONTRAN.

Também é regulamentado pelas normas a utilização das buzinas, que devem ser utilizadas somente em toque breve e em situações específicas, sendo para fazer advertência afim de evitar acidentes (art. 41, I CTB) e fora das áreas urbanas para advertir o condutor que tem o propósito de ultrapassá-lo (art. 41, II CTB). A buzina é a voz do veículo e deve ser utilizada breve e nas situações específicas, haja vista seu excesso causar perturbação, e inclusive crime ambiental de poluição sonora. A Resolução nº 14/98 traz a buzina como equipamento obrigatório. Existem também infrações referentes a utilização inadequada da buzina, sendo usar buzina em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos (art. 227, I CTB); usar buzina prolongada e excessivamente (art. 227, II CTB); usar buzina entre as vinte e duas horas e seis horas da manhã (art. 227, III CTB); usar buzinas em locais e horários proibidos pela sinalização (art. 227, IV CTB); usar buzina em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN (art. 227, V CTB).

A Portaria nº 12/2002 do Denatran estabelece critérios para utilização de buzinas em motocicletas, motonetas, triciclos e ciclomotores. Assim, os ciclomotores, ciclo elétricos equiparados, triciclos e motonetas poderão utilizar buzinas com pressão sonora de no mínimo 80 dB e no máximo 104 dB, e as motocicletas poderão utilizar buzinas com pressão sonora de no

mínimo 75 dB e no máximo 104 dB. Ainda os sons emitidos não poderão ser contínuos ou intermitentes assemelhados os veículos prestadores do serviço de urgência. E ainda, excetuam-se os veículos de competição motociclística, os utilizados fora da via pública para fins de produção agrícola, industriais e de trabalho, além dos ciclomotores dotados exclusivamente de volante magnético para fornecimento de energia para o sistema elétrico do veículo. Já a Resolução n° 35/1998 do CONTRAN, estabelece que os veículos nacionais e importados produzidos a partir de 1999 deverão obedecer o nível de pressão sonora produzido pela buzina de 104 dB, e os produzidos a partir de 2002, deverão respeitar o nível de pressão de 93 dB.

Conforme o fluxo, a velocidade constante é respeitada e assim, nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança (art. 42 CTB). A frenagem brusca causa inúmeros acidentes e geralmente ocorre por fator de falta de atenção, em que o veículo na frente desatento, ou por motivo de necessidade, freia bruscamente, e assim o de trás, e sucessivamente. Podem ocorrer fatores diversos do esperado, como um cão que atravessa a via correndo, uma criança ou qualquer outro obstáculo á livre circulação com segurança, em que o condutor é automaticamente obrigado a frear seu veículo bruscamente afim de evitar um acidente maior, onde a falta de atenção ao trânsito e ao fluxo faz com que o veículo que vem atrás abalroe com seu veículo e assim sucessivamente. Caracteriza infração de trânsito frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus, artigo 175 CTB. A arrancada brusca é punida pelo mesmo artigo.

Ocorre que deve-se sempre respeitar o disposto no art. 29, II do CTB, que trata da distância lateral, frontal e do bordo da pista, posto que assim, freando bruscamente um veículo há tempo hábil suficiente e necessário para que o que vem atrás também freie sem abalroar. Para segurança indica-se que para se obter uma distância frontal de segurança, observe um ponto fixo na pista, e quando o veículo que vai a frente passar por esse ponto, comece a contar “cinquenta e um, cinquenta e dois, cinquenta e três”, sendo que o correto é seu veículo passar por esse ponto no final da contagem, essa é uma distância de segurança aproximada. Caso o veículo passe pelo ponto antes do término da contagem, aumente a distância do veículo que vai a frente.

O verbo **colidir** significa ir de encontro, *abalroar*¹⁵; **abalroar** significa *chocar-se com, colidir*¹⁶; já o verbo **chocar** significa *ir de encontro, esbarrar mutuamente, embater-se*¹⁷.

¹⁵ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 164.

Já que não deve-se frear o veículo bruscamente, são necessários também alguns cuidados ao regular a velocidade, posto que deve ser observada as condições físicas da via, do veículo, da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito (art. 43 CTB), além de que não pode obstruir a marcha normal dos demais veículos, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida (art. 43, I CTB). A velocidade a qual circula deve ser uma velocidade normal da via, no sentido do fluxo, não devendo o motorista trafegar lentamente em uma situação em que a pista esta livre para circulação, pois assim, prejudica os outros veículos, e o próprio trânsito e velocidade. O Código de Trânsito Brasileiro foi redundante no tocante ao assunto, posto que esta previsto no art. 43, I CTB, depois o Código no art. 62 traz que a velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, assim, se a velocidade máxima da pista é de 100 Km/h, a velocidade dos veículos deverão ser de no mínimo 50 km/h, caracterizando infração prevista no art. 219 CTB o descumprimento ao preceito. Ainda, deve ser observada as condições físicas da via, os buracos, a qualidade do asfalto, a sinalização, bem como as condições da carga, seu peso, suas medidas, seu posicionamento, a chuva, neblina, cerração e ainda o volume de veículos.

Quanto ainda a velocidade, é prudente dizer que as placas que regulam a velocidade na via, trata-se da velocidade máxima, não sendo o condutor obrigado e transitar por àquela velocidade, por isso a pista da direita para transitar mais lentamente ou as permissões de ultrapassagem.

Para melhor entendimento, **cerração** é *escuridão causada por nevoeiro ou acumulação de nuvens*¹⁸; e **neblina** é *uma nuvem próxima ou em contato com o solo, névoa densa a rasteira*¹⁹.

Excluindo-se o perigo iminente, quando quiser diminuir a velocidade, o condutor deverá antes, certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes aos demais usuários da via (art. 43, II CTB), pois assim garante a segurança no trânsito e também sua fluidez, não incomodando a atenção dos demais motoristas nem mesmo causando-lhes qualquer obrigação de

¹⁶ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. *Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 2.

¹⁷ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. *Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 151.

¹⁸ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. *Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 145.

¹⁹ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. *Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 482.

diminuir a velocidade sem que haja necessidade, somente lembrando-se aqui que os limites da velocidade devem ser respeitados, tanto o da máxima quanto da mínima.

Caso haja necessidade de redução da velocidade, é necessário que se indique a manobra com antecedência e devida sinalização (art. 43, III CTB), para que todos os demais motoristas que seguem atrás, possam perceber o propósito e também reduzirem para que se evite acidentes. Hoje ocorrem muitos acidentes por falta de atenção dos motoristas que na pressa não respeitam os limites de distância exigidos, andando todos próximos dos outros e em fila e quando um reduz a velocidade ou freia bruscamente, os de trás colidem em sequencia. A forma mais utilizada de indicar o propósito de diminuir a velocidade é a luz de freio, que é acionada sempre que o pedal correspondente é acionado e também o gesto convencional de braço.

No trânsito, principalmente em locais especiais deve ser observada algumas normas de segurança, como o condutor deve redobrar a atenção ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento e ainda transitar em velocidade moderada, de modo que possa deter seu veículo para dar passagem aos pedestres e demais veículos que tenham o direito de preferência (art. 44 CTB). Assim, é de cautela, ao aproximar-se de cruzamentos, inclusive quando possuir o direito de preferência, reduzir a velocidade e redobrar a atenção, por ser um local de “encontro” de veículos que são provenientes de vários sentidos de fluxos que naquele local de risco iminente se encontram.

Nos cruzamentos com semáforo, observa-se que mesmo o sinal estando favorável ao sentido do veículo, ou seja, a luz verde acesa, “SIGA”, se o trânsito estiver parado ou congestionado ou perceba que por qualquer outro motivo terá de parar seu veículo no meio da *interseção*²⁰, o condutor não pode avançar o sinal, devendo aguardar a liberação da via para que avance sem “fechar o cruzamento” (art. 45 CTB). Mesma coisa para os veículos maiores, como os caminhões, os ônibus, os mesmos só poderão avançar o sinal, mesmo que lhe favorável quando estiver espaço suficiente para que o veículo ultrapasse todos os seus eixos não ficando no meio da interseção, bloqueando o trânsito.

O veículo sempre que imobilizado na via por situação de emergência, deverá a via ser sinalizada advertindo os demais usuários (art. 46 CTB). Nos casos de acidentes de trânsito em

²⁰ Todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações. Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 86

que esteja em risco os veículos e/ou os demais usuários ou obstrua o trânsito de uma forma que atrapalhe muito sua fluidez, os veículos podem ser retirados do local para que se garanta a segurança e fluidez dos demais veículos, porém, se houver determinação da autoridade policial para que os veículos permaneçam conforme encontrem-se, para fins de perícia, deve ser buscadas alternativas para o desvio do trânsito. Ressalta-se que as situações de emergência vão de situação para situação, não trazendo o Código um rol taxativo das mesmas. A Resolução nº 36/1998 do CONTRAN, estabelece a forma de sinalização de advertência para os veículos que, em situação de emergência, estiverem imobilizados no leito viário, conforme art. 46 CTB, e assim, em seu conteúdo é expresso que de imediato deve acionar-se as lanternas intermitentes de advertência e posteriormente colocar o triângulo ou similar equipamento de sinalização numa distância mínima de 30 metros da parte traseira do veículo em local de boa visibilidade dos demais usuários e perpendicularmente ao eixo da via.

Sabemos que o ato de estacionar é diferente de parar na acepção do termo, assim, *estacionamento é imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros*²¹; e *parada é imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros*²². Contudo quando proibido o estacionamento, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa nem perturbe o fluxo de veículos e locomoção de pedestres (art. 47 CTB). Vejamos que é permitido simplesmente a definição mesmo de parada estabelecida no Anexo I do CTB, com um detalhe, o Anexo I trás o tempo estritamente necessário e o art. 47 o tempo indispensável. A palavra estritamente *é restrito, rigoroso, exato*²³, já a palavra indispensável *é que não se pode dispensar, absolutamente necessário, não dispensável, imprescindível*²⁴, então conclui-se que a intenção do legislador foi a mesma, apenas utilizando palavras diferentes, não se atentando para um artigo e outro.

O órgão de trânsito deverá regulamentar a operação de carga e descarga (art. 47, parágrafo único CTB), posto que irá definir seus locais, critérios, de acordo com cada local, pois

²¹ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 86

²² Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 87

²³ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 323.

²⁴ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 422.

existem cidades que são maiores, outras menores, algumas com ruas largas outras estreitas, então fica a critério do órgão com circunscrição sobre a via regulamentar a operação. Devido as suas características, a carga e descarga, inclusive pelo tempo, não ser o estritamente necessário ao embarque e desembarque de passageiros e nem mesmo ser referente à passageiros e sim a bens e produtos, a mesma é considerada pelo Código de Trânsito Brasileiro como estacionamento (art. 47, parágrafo único CTB). Ainda o local de carga e descarga é considerado ainda, de acordo com a Resolução nº 302/2008 como áreas de estacionamento específico.

O Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, define Operação de Carga e Descarga como sendo:

“Imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.”²⁵”

Todos os veículos quando parados, estacionados e efetuando operação de carga e descarga devem ser posicionados no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (art. 48 CTB), sendo admitidas exceções desde que sinalizadas.

Assim, a regra é paralelo e junto a guia da calçada, sendo os outros modos permitidos, como exceção, desde que haja sinalização no local descrevendo o modo.

Contudo existe um modo que é diferente do descrito no caput do art. 48 e não exige a sinalização explicando o modo de parada, somente o veículo, que são os veículos motorizados de duas rodas, que a posição será perpendicular à guia da calçada e junto a ela, aqui admitindo as exceções de outras posições quando autorizadas e sinalizadas (art. 48, §2º CTB). Isso porque facilita a entrada e saída do veículo pelas suas características, dando mais segurança e gerando mais espaço de estacionamento nas vias.

Só temos que observar que a distância máxima permitida entre o veículo e o meio fio da calçada é de 49 centímetros, haja vista consistir infração estacionar o veículo afastado da guia da calçada de cinquenta centímetros e um metro (art. 181, II CTB).

²⁵ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 87

Quando existir acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga, deverão estar situados fora da pista de rolamento (art. 48, §1º CTB), o que é no mínimo óbvio, senão não teria qualquer finalidade o acostamento.

Quando o condutor fica no veículo por tempo superior ao estritamente necessário para embarque ou desembarque de passageiros, apesar de estar no veículo e na direção, é também considerado estacionamento, e assim só poderá ocorrer em locais previstos e regulamentados pela sinalização específica (art. 48, §3º CTB). Dispositivo no mínimo estranho, posto que de acordo com o mesmo, só poderiam os condutores permanecerem dentro de seus veículos quando a regulamentação e sinalização permitir, sendo então proibidos de ficarem dentro de seus veículos quando a regulamentação e sinalização não permitir. Também dispositivo este estranho e morto no Código, não utilizado, posto que não têm qualquer finalidade específica. O fato não é permanecer dentro ou fora do veículo e sim o tempo, se é estrito ou não ao embarque e desembarque de passageiros, pouco importando se o condutor esta ou não dentro do veículo.

Ao sair do veículo também devemos tomar algumas cautelas, afim de garantir a segurança no trânsito e evitar acidentes, os quais ocorrem comumente, envolvendo motocicletas e bicicletas. Assim, o condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para os outros usuários da via (art. 49 CTB). O motorista e o passageiro traseiro do lado esquerdo devem atentar-se ao abrirem suas portas, haja vista que elas na maioria das vezes são a que estão expostas ao fluxo de veículos e os passageiros da frente e o traseiro do lado direito devem atentar-se aos pedestres e ao bloqueio da calçada. Não teria como fazer somente a porta do lado direito do veículo, haja vista que o motorista teria de passar por cima do banco, pular dispositivos para sair do veículo, o que ficaria inviável, fazendo assim, então a porta de seu lado, exigindo-se então a atenção redobrada para não colocar em risco a segurança dos demais usuários da via.

Assim, apesar de existir os veículos quatro portas, o embarque e desembarque deve ocorrer sempre pelo lado da calçada (art. 49, parágrafo único CTB), então, tornando a porta traseira esquerda inútil pela lei, excetuando-se o condutor que na maioria das vezes desembarca do lado do leito. Todos esses dispositivos são para garantir uma maior segurança para os usuários da via, trazendo regras de conduta para que se tenha cada dia um trânsito mais seguro.

O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá as condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via (art. 50 CTB). Assim, entendemos faixas de domínio como sendo:

“Superfície lindeira as vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.”²⁶”

A finalidade da regulamentação é a de segurança no trânsito, haja vista ser, via de regra, um local de velocidade maior e assim, existe tal área para uma eventual manobra de emergência, como por exemplo, um afastamento repentino da pista.

As vias são sinalizadas para que o condutor se oriente no trânsito, e conforme o art. 2º, parágrafo único do CTB, as vias pertencentes à condomínio também são regidas pelo Código de Trânsito Brasileiro e com isso, devem ser devidamente sinalizada. A implantação e manutenção são de responsabilidade do condomínio, porém somente poderá ser implantada a sinalização após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via (art. 51 CTB). Ou seja, não se pode implantar uma sinalização no condomínio sem a prévia autorização do órgão com circunscrição sobre a via, posto que, o trânsito é matéria de ordem pública, pois cuida da segurança das pessoas, e por fim, o Estado é quem dita às regras.

Condomínio aqui reporta ao local de uso comum fechado, ou seja, condomínio, shopping e demais locais de uso comum, aberto ao público, seja ele restrito ou não.

Existem regras para todos os tipos de veículos, e sendo assim, também aos veículos de tração animal, devendo seus condutores respeitar as normas gerais expostas no Código de Trânsito Brasileiro, bem como as editadas pelo órgão de trânsito ou entidade com circunscrição sobre a via, competência esta auferida pelo art. 24, XVII CTB. Contudo, os veículos serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada, ou acostamento, quando não existir pista especial à eles destinada (art. 52 CTB). Não é o fato de ser tração animal que pode circular na contramão de direção e desobedecer as regras gerais de trânsito, pelo contrário, as mesmas devem ser respeitadas posto que a circulação deste veículo integra o trânsito e assim

²⁶ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 86

sendo deve sempre ser objeto a busca da segurança no trânsito. Para estes veículos pode o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, registrar e licenciar, além de conceder autorização para condução dos mesmos, e assim, também é de sua competência a fiscalização, autuação e aplicação das penalidades, de acordo com o art. 24, XVII e XVIII CTB.

A circulação de animais na via também é restringida pelo Código de Trânsito Brasileiro, pois de acordo com o art. 53 CTB, os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia. Porém, mesmo sendo conduzido por um guia, são necessárias algumas cautelas, de modo que tais animais não atrapalhem o trânsito nem coloque em risco a segurança, e assim sendo, os rebanhos devem ser divididos em grupos moderados e separados de forma que não obstrua o trânsito (art. 53, I CTB), e os animais que circularem pela pista, deverão ser mantidos em seu bordo (art. 53, II CTB).

A divisão do rebanho em tamanhos moderados tem a finalidade de não obstrução do trânsito, porém não é taxativo tal moderação, ficando a critério do guia, porém com a observância do local, o fluxo de veículos, o tempo e demais condições necessárias a atenção e segurança.

Muitas vezes observamos rebanhos inteiros circulando pelo meio da pista, colocando em risco o trânsito, a segurança, a fluidez e os próprios animais, assim cabe a medida administrativa de recolhimento do animal de acordo com o art. 269, X do CTB e ainda àquele condutor que deixa de reduzir a velocidade ao aproximar-se de animais na pista, cabe a punição do art. 220, XI do CTB.

Assim como a circulação de animais, as motocicletas, motonetas e ciclomotores também possuem suas regras específicas de segurança para o trânsito. Antes de verificarmos as regras temos que distinguir as espécies de veículos, assim:

Motocicleta: *“veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido por condutor em posição montada”;*²⁷

Motoneta: *“veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada”;*²⁸

²⁷ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 87

Ciclomotor: “veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos, e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora”;²⁹

Ciclo elétrico (equiparado ao ciclomotor de acordo com a Resolução nº 315/2009 do CONTRAN): “veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 Kw dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo condutor, passageiro e carga não exceda a 140 Kg e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 Km/h”.³⁰

Agora basta-nos diferenciar propulsão de combustão:

Propulsão: ato ou efeito de propulsar³¹.

Combustão: ação de queimar³².

Contudo, já que a Resolução nº 315/2009 do CONTRAN equiparou o ciclo elétrico ou ciclomotor, então, entende-se que o art. 54 do Código de Trânsito Brasileiro, não abrange somente as motocicletas, motonetas e ciclomotores, mas por equiparação também abrange os ciclo elétricos.

Assim, foi necessário editar algumas regras específicas para tais veículos, posto que suas características são diferentes dos demais e assim, os condutores destes veículos somente

²⁸ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 87

²⁹ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 86

³⁰ Resolução do CONTRAN nº 315, de 8 de maio de 2009 - Estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

³¹ Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 562.

³² Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001, p. 165.

poderão circular na via utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores (art. 54, I CTB); segurando o guidom com as duas mãos (art. 54, II CTB); usando vestuário de proteção de acordo com as especificações do CONTRAN (art. 54, III CTB).

A Resolução n° 203/2006 do CONTRAN, regulamenta o uso de capacete, sendo que deve ser utilizado afixado corretamente à cabeça, pela cinta jugular e engate por debaixo do maxilar inferior, isso tanto para o condutor quanto para os passageiros. O capacete deve possuir os adesivos refletivos na parte traseira e lateral, já a etiqueta de comprovação de certificação pode ser interna ou externa. Deve ser utilizado o capacete com viseira e na falta desta, óculos de proteção, não sendo aceito como substituição os óculos corretivos e de sol. Ainda a viseira deve ser, no período noturno, no padrão cristal, e é proibido a utilização de película refletiva na viseira. Nota-se que a Resolução n° 203/2006 teve uma pequena alteração na Resolução n° 270/2008, ambas do CONTRAN.

Quanto aos triciclos existem normas específicas, sendo a Resolução n° 129/2001 do CONTRAN que dispensa o uso de capacete de segurança nos triciclos com cabine fechada e ainda restringe sua circulação às vias urbanas, sendo proibida em rodovia federal, estadual e do distrito federal.

O fato de segurar com as duas mãos no guidom é para dar e manter a firmeza necessária a condução do veículo, para que assim o conduza seguramente, posto que suas características são por si só mais expostas a insegurança.

Assim como existem regras para os condutores, também aos passageiros, posto que estão expostos aos mesmos riscos. Contudo, os passageiros deverão sempre utilizar capacete de segurança (art. 55, I CTB), regulamentado pela Resolução n° 203/2006 alterada pela Resolução n° 270/2008, em assento suplementar atrás do condutor ou em carro lateral (art. 54, II CTB) e por fim, utilizando vestuário de proteção de acordo com o CONTRAN (art. 54, III CTB).

Insta salientar que o passageiro deve respeitar o espaço do condutor, posto que o condutor deve conduzir seu veículo sem incômodos ou perturbações, afim de garantir uma maior segurança. Num lugar onde cabe uma pessoa não se pode levar duas e onde cabe duas não se leva três.

Quanto ao serviço de transporte em motocicletas, sabemos que o mesmo divide-se em dois, sendo de passageiros e de carga, e os mesmos são regulamentados através da Lei n°

12.009/2009 e Resolução nº 356/2010, alterada pela Resolução nº 378/2011 e Deliberação nº 103/2010, todos do CONTRAN.

No intuito de garantir uma maior segurança e critérios a Lei trouxe alguns requisitos, assim, para o exercício das atividades é necessário: ter completado 21 anos; possuir habilitação, por pelo menos 2 anos, na categoria; ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran; estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Ainda, o profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos os seguintes documentos: carteira de identidade; título de eleitor; cédula de identificação do contribuinte – CIC; atestado de residência; certidões negativas das varas criminais; identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Observa-se que a autorização de circulação dos veículos de moto-frete é de competência Estadual ou do Distrito Federal, e exige-se: registro como veículo da categoria de aluguel; instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo; instalação de aparador de linha antena corta-pipas; inspeção semestral.

Proíbe a Lei, o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de side-car, nos termos de regulamentação do Contran.

A competência Estadual não exime o moto-frete de registrar-se no âmbito municipal para exercer suas atividades, posto que o mesmo prestando serviços no âmbito municipal deve recolher os impostos e cadastrar-se.

Quanto ao serviço de moto táxi, a Lei não traz a competência para registro e fiscalização, entendendo que por equiparação o mesmo deve seguir o mesmo procedimento para registro, ou seja, competência Estadual para registro.

Ocorre que o art. 139-B do Código de Trânsito Brasileiro diz que não exclui a competência municipal para aplicar as exigências previstas em seus regulamentos. Com isso é necessário registrar-se na competência Estadual e seguir as normas estaduais e municipais referentes à sua função.

O art. 244, VIII do CTB aplica sanção a quem transporta carga incompatível e a competência de fiscalização é municipal, o mesmo ocorrendo com o art. 244, IX do CTB, referente aos mototaxistas.

Por fim, os municípios podem regulamentar a prestação de serviços de mototáxi e motofrete e deve fazê-lo em legislação própria, sendo o registro de competência Estadual.

A pessoa que empregar ou firmar contrato, responde solidariamente com o mototaxista ou motofrete pelo descumprimento da Lei, e ainda constitui infração empregar ou manter contrato de prestação continuada com condutor de moto-frete inabilitado e fornecer ou admitir o uso da motocicleta por condutor inabilitado

Existem grandes discussões sobre o art. 22, XI da Constituição Federal, haja vista ser de competência privativa da união, legislar sobre trânsito e transportes e os Estados e Municípios vem legislando habitualmente, afim de regulamentar as profissões. Assim, a matéria é de interesse nacional e não regional, é questão de segurança pública.

Os ciclomotores pelas suas características e por ser de tamanho, potência e força reduzidas tem normas específicas para sua circulação. Assim os mesmos devem ser conduzidos pela direita da pista, de preferência no centro da faixa mais a direita ou no bordo direito da pista, sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada (art. 57 CTB).

Nota-se que o próprio Código de Trânsito Brasileiro permite a circulação do veículo na a faixa da direita, descumprindo a distância de segurança lateral e ainda, em tese, permite o tráfego de tais veículos no acostamento, posto que diz *“sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinada”*, permissão completamente irregular, posto que o acostamento é *“local destinado à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver locais apropriados para esse fim”*³³.

É vedada pelo art. 57 do CTB a circulação dos ciclomotores nas vias de trânsito rápido e sobre calçadas das vias urbanas. O motivo é o porte do veículo e a velocidade que o mesmo atinge, posto que nenhum veículo atinge o máximo de sua velocidade declarada e assim, a via de trânsito rápido, a velocidade máxima permitida de acordo com o art. 61, I, “a” do CTB é de 80 Km/h e assim, de acordo com o art. 62 do CTB, não pode o veículo transitar em velocidade inferior a metade da velocidade máxima, ou seja, no caso em estudo 40 Km/h é a velocidade mínima, sendo que é entendida que tal velocidade não é segura para o trânsito de ciclomotores na via. O interessante é não proibir o trânsito de ciclomotores em rodovias e estradas.

O parágrafo único do art. 57 do Código de Trânsito Brasileiro, diz que:

³³ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 85

Art. 57 CTB -

Parágrafo único – *“Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita”.*

Resumindo, das faixas que está autorizado a circular, terá que circular sempre pela sua direita.

Assim como todos os veículos possuem regras para circulação, também possui as bicicletas, não podendo circular de forma desrespeitosa ao trânsito, posto que é um veículo e assim deve respeitar as normas gerais de circulação e conduta, bem como o Código de Trânsito Brasileiro em geral.

A bicicleta terá preferência sobre os demais veículos, e regra, trafegará nos locais a ela destinada, sendo ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, sempre no sentido de circulação da via, e quando não existir os locais apropriados para a circulação, a bicicleta transitará pelo bordo da pista de rolamento (at. 58 CTB). A exceção é que a Autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo, desde que exista ciclofaixa (art. 58, parágrafo único CTB). Observa-se aqui que deve existir a ciclofaixa, não falando o Código de Trânsito sobre a ciclovia.

Para as bicicletas também existem equipamentos de segurança obrigatórios, ou seja, que deverão ser utilizados para circulação na via pública, sendo eles: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais e, espelho retrovisor do lado esquerdo, conforme art. 105, VI do CTB.

Para melhor entendermos iremos descrever o significado dos termos acima, assim:

Ciclofaixa – *“parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica”*,³⁴

³⁴ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 85

Ciclovía – “*pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum*”,³⁵

Acostamento – “*parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim*”.³⁶

Existe um projeto no Senado que crianças de até dez anos de idade circulasse de bicicleta, preferencialmente em parques e praças, permitindo-se também a utilização de passeios. Projeto no mínimo em desacordo com a Legislação vigente, posto que o passeio é local destinado a circulação de pedestres, sendo os mesmos colocados em risco pela circulação de bicicletas, bem como tal permissão iria atrapalhar e colocar em risco a circulação dos mesmos. Porém, existe a exceção do art. 59 do CTB, que desde que devidamente sinalizado e autorizado será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

No caso, o ciclista circulando no passeio, no meio dos pedestres, deverá ser feita tal circulação em velocidade reduzida e preferencialmente alertará o ciclista os pedestres com sinal sonoro audível, de sua circulação.

Cabe, de acordo com o art. 24, XVIII do Código de Trânsito Brasileiro, ao município conceder autorização para condução de veículo de propulsão humana e ainda, de acordo com o inciso XVII, registrar, licenciar, fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e por fim, de acordo com o inciso II o município deve promover o desenvolvimento da circulação e da segurança dos ciclistas.

Existem algumas infrações a respeito da condução de bicicletas, sendo “*conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta (art. 255 CTB)*” ou de “*forma agressiva (art. 255 CTB)*”. Ocorre que o art. 255 diz que “*em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59*” e assim, ante a observação constata-se que não existe parágrafo único do art. 59 do Código de Trânsito Brasileiro.

³⁵ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 86

³⁶ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 85

Todos os veículos circulam, em tese, pela via e assim estudaremos suas classificações e definições. Inicialmente, as vias se dividem em Vias Urbanas e Vias Rurais, sendo as vias urbanas as vias de trânsito rápido, via arterial, via coletora e via local. Já o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, traz a definição de vias urbanas como sendo “ruas, avenidas, vielas ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão”³⁷; e Vias Rurais as estradas e rodovias (art. 60, I e II do CTB)³⁸. A distinção entre estradas e rodovias, é que as estradas são vias rurais não pavimentadas com velocidade máxima permitida, quando não houver sinalização regulamentadora, de 60 Km/h (art. 61, §1º, II, “b” CTB), e rodovia é a via rural pavimentada, com velocidade máxima permitida, quando não houver sinalização regulamentadora, de 110 Km/h para automóveis, camionetas e motocicletas (art. 61, §1º, II, “a”, 1 CTB), texto incluído pela Lei nº 10.83/2003; 90 Km/h para ônibus e microônibus (art. 61, §1º, II, “a”, 2 CTB), 80 Km/h para demais veículos (art. 61, §1º, II, “a”, 3 CTB). Nota-se que o Código de Trânsito Brasileiro traz uma definição e o Anexo I traz outra definição quanto as vias urbanas, novamente, desatenção do legislador, devendo entender um como parte do outro.

De acordo com a Resolução nº 340/2010 do CONTRAN, que estabelece informação complementar a placa R-19, que é a placa que regulamenta a velocidade máxima permitida na via, a classificação passou a ser:

Veículos Leves – “correspondendo a ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, utilitário, caminhonete e camioneta”.

Veículos Pesados – “correspondendo a ônibus, microônibus, caminhão, caminhão trator, trator de rodas, trator misto, chassi plataforma, motor-casa, reboque ou semi-reboque e suas combinações. Lembrando-se que veículos leves tracionando outro veículo equipara-se a veículo pesado”.

³⁷ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 89

³⁸ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 89

Para não haver dúvidas, *caminhonete é o veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas*³⁹; já a *camioneta é veículo misto destinado ao transporte de passageiro e carga no mesmo compartimento*⁴⁰. Conforme classificação do art. 96 do CTB, muda inclusive de um veículo para outro, da caminhonete para camioneta, a espécie, sendo a primeira de espécie carga e a segunda espécie mista.

Como já visto, as vias urbanas se classificam em vias de trânsito rápido, via arterial, via coletora e via local, sendo:

Vias de Trânsito Rápido – *“aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível”*⁴¹. A velocidade máxima permitida, quando não houver sinalização regulamentadora, é de 80 Km/h (art. 61, §1º, I, “a” CTB);

Via Arterial – *“aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade”*⁴². A velocidade máxima permitida, quando não houver sinalização regulamentadora, é de 60 Km/h (art. 61, §1º, I, “b” CTB);

Via Coletora – *“aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade”*⁴³. A

³⁹ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei n° 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 85

⁴⁰ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei n° 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 85

⁴¹ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei n° 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 89

⁴² Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei n° 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 89

⁴³ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei n° 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 89

velocidade máxima permitida, quando não houver sinalização regulamentadora, é de 40 Km/h (art. 61, §1º, I, “c” CTB);

Via Local – *“aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas”*⁴⁴. A velocidade máxima permitida, quando não houver sinalização regulamentadora, é de 30 Km/h (art. 61, §1º, I, “d” CTB).

Percebemos com isso que quanto maior a cautela na condução do veículo, quanto maior, menor a velocidade permitida de deslocamento, posto que de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro quanto maior o veículo em menor velocidade deve circular, porém nem sempre assim funciona, devendo todos os veículos, independentemente de seu tamanho e característica, circularem em velocidade que o condutor possa ter o pleno controle de seu veículo.

O órgão de trânsito com circunscrição sobre a via pode regulamentar velocidade superior ou inferior à descrita, desde que devidamente sinalizada (art. 61, §2º CTB) e logicamente após efetuar estudos técnicos da via e suas características.

Como já estudado anteriormente, no intuito de não atrapalhar o fluxo, de dar fluidez ao trânsito, garantir um deslocamento seguro, não se pode circular com o veículo com velocidade inferior à metade da velocidade máxima permitida na via, com exceção das condições de trânsito e tempo (art. 62 CTB).

Crianças devem ser transportadas sempre no banco traseiro, porém de acordo com a Deliberação nº 100/2010 do CONTRAN, admite-se o transporte de crianças no banco dianteiro em três hipóteses:

- 1) quando o veículo for dotado exclusivamente deste banco;
- 2) quando a quantidade de criança com esta idade exceder a lotação do banco traseiro;
- 3) quando o veículo for dotado originalmente de cintos de segurança subabdominais nos bancos traseiros.

⁴⁴ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 89

Ainda, a mesma Deliberação trás como exceção o transporte de crianças com idade superior a quatro anos e inferior a sete anos e meio, que poderão ser transportadas utilizando o cinto de segurança de dois pontos sem o dispositivo denominado “assento de elevação”, nos bancos traseiros.

Sobre o assunto, ainda existe a Resolução n° 277/2008, que dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e o dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

Dispositivo de retenção de acordo com o art. 1°, §1° da Resolução n° 277/2008 é:

Art. 1°

§1°. *“Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade”.*

O transporte em motocicleta, motoneta e ciclomotor, também há restrições para crianças, não podendo transportá-las com idade inferior a sete anos de idade, caracterizando infração prevista no artigo 244, V do CTB.

Existem exceções em relação aos veículos com obrigatoriedade de utilização dos dispositivos, que são os veículos de transporte coletivo, os de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro, escolares e demais veículos com peso bruto total superior a 3,5 t. Os veículos, como por exemplo, escolares, que mais transportam crianças, que mais necessitariam dos dispositivos para buscar garantir a segurança de seus passageiros estão isentos da obrigatoriedade com a justificativa de tornar difícil o acesso ao serviço, posto que a idade das crianças transportadas são muito relativas e mudam frequentemente, porém é de opinião, que primeiramente o transporte, praticamente exclusivo de crianças, deve ser priorizado a segurança delas e com isso é de responsabilidade do proprietário do veículo adquirir os equipamentos utilizados pelas crianças. Se o mesmo deseja realizar o serviço é imprescindível que o mesmo

preze e zele pela segurança dos passageiros de seu veículo, porém a lei lhe garante o direito de não possuir tais equipamentos, o que é no mínimo uma falta de respeito a segurança das crianças no trânsito.

Assim, de acordo com a Resolução:

- Crianças com até **um ano** de idade = **bebê conforto** ou conversível;
- Crianças com idade **superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos** = **cadeirinha**;
- Crianças com idade **superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio** = **assento de elevação**;
- Crianças com idade **superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos** = **cinto de segurança** do veículo.

A segurança não é somente referente as crianças, mas também a todos que integram o veículo, e sendo assim, o uso do cinto de segurança é obrigatório. Traz o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 63:

Art. 63 CTB – É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.⁴⁵

O cinto de segurança é obrigatório para todos os passageiros, ou seja, no banco dianteiro e traseiro, sendo que o veículo deve possuir um cinto de segurança para cada passageiro. Antigamente obrigava-se o cinto somente em rodovias, sendo que cada Estado criou uma norma obrigando o cinto na sua região, o que hoje tornou-se inaplicável, posto que o Código de Trânsito Brasileiro obriga a utilização em todo território nacional.

O cinto de segurança de acordo com o art. 105, I do CTB é equipamento obrigatório, com exceção em percursos em que seja permitido viajar em pé. Também considera equipamento obrigatório, o cinto de segurança, a Resolução n° 14/1998 do CONTRAN. Neste sentido:

⁴⁵ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei n° 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007, p. 37

Art. 105 CTB – “São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I – cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé”.⁴⁶

A Resolução nº 48/1998 do CONTRAN que estabelece requisitos para instalação e procedimentos para ensaios de cinto de segurança, descreve como deve ser o cinto de segurança em alguns veículos específicos. Assim:

Caminhonetes e veículo de uso misto = assento dianteiro próximo as portas, cinto do tipo três pontos com ou sem retrator. Nos assentos dianteiros intermediários, cinto do tipo três pontos ou sub-abdominal com ou sem retrator. Nos assentos traseiros, laterais e intermediários, cinto do tipo três pontos ou sub-abdominal com ou sem retrator;

Caminhões = assentos próximo às portas e intermediários, cinto do tipo três pontos ou sub-abdominal com ou sem retrator;

Veículo de condução de escolares = assento do condutor – cinto do tipo três pontos com ou sem retrator. Nos demais assentos – cinto de tipo três pontos ou sub-abdominal com ou sem retrator.

Automóveis e mistos dele derivados = assento dianteiro próximo às portas - cinto de segurança do tipo três pontos com retrator. Assento dianteiro intermediário – cinto de segurança do tipo três pontos ou sub-abdominal, com ou sem retrator. Nos assentos traseiros laterais – cinto de segurança do tipo três pontos ou sub-abdominal com ou sem retrator. Assento traseiro intermediário - cinto de segurança do tipo três pontos ou sub-abdominal com ou sem retrator.

Veículos conversíveis = cinto de segurança do tipo três pontos ou sub-abdominal com ou sem retrator.

⁴⁶ Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran,

Os veículos produzidos 1/1/1984 até 16/09/1985 é permitida a instalação do cinto de segurança do tipo três pontos sem retrator. Já para os veículos com o ano/modelo anterior a 1984 e fabricados até 31/12/1983 serão admitidos os cintos de segurança dentro das normas vigentes à época.

Os veículos dotados de assentos traseiros laterais ajustáveis no sentido longitudinal produzido a partir de 01/01/1999 deverão ter cinto de segurança do tipo três pontos graduável com ou sem retrator. Os veículos produzidos a partir de 01/01/1999 que não se encaixem no citado acima deverão possuir cinto de tipo três pontos com ou sem retrator.

Por fim, as normas gerais de circulação e conduta tratam das provas e competições desportivas, art. 67 do Código de Trânsito Brasileiro. As provas e competições, inclusive seus ensaios, poderão realizar-se, desde que exista autorização prévia da autoridade e dependerão ainda de alguns dispositivos, sendo: autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidade estaduais a ela filiadas (art. 67, I CTB); caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via (art. 67, II CTB); contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros (art. 67, III CTB); prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionário incorrerá (art. 67, IV CTB).

Primeiramente verificamos que para que ocorra o evento, deve o organizador apresentar uma autorização da confederação ou entidade estadual, o que por si, geralmente, comprova a seriedade do evento e seu reconhecimento estadual. Isso porque, num possível acidente, poderá o órgão provar que o organizador é reconhecido, que tem experiência no tipo de evento e perícia. Inciso II aduz sobre caução ou fiança para cobertura de danos materiais. Sabemos que estes eventos podem ocorrer acidentes, como quaisquer outros, e assim, para se evitar um prejuízo para o órgão que irá conceder a autorização, o organizador deve prestar tal fiança. O cálculo da fiança ou caução, deve ser de acordo com o tipo do evento, o público esperado, o local, e os tipos de manobras, que podem causar mais ou menos riscos. É de opinião que o cálculo, bem como o relatório e parecer deve ser dado por um técnico na área, como por exemplo um Engenheiro de trânsito, não sendo simples a aplicação de um valor sem sua justificativa. A caução ou fiança deve ser cobrada, porém deve ser apresentado o cálculo de possíveis gastos e despesas ou ao menos de riscos.

O organizador do evento deverá exibir seu contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros, isto para garantir aos expectadores possíveis indenizações na

ocasião de acidentes. O contrato não exclui a possibilidade de acidente, mas garante sua indenização. O valor do contrato será arbitrado pela autoridade de trânsito, certo depois de estudos técnicos comprovando o valor exibido.

O órgão de trânsito irá calcular também os gastos operacionais com o evento, como pessoal, anúncio de interdição de via, a interdição propriamente dita, e todos os outros necessários à apresentação do evento, sem que coloque em risco a vida de terceiros, bem como dos exibidores e todo o público presente no evento.

Percebemos então, que o Capítulo das Normas Gerais de Circulação e Conduta traz inúmeras regras de trânsito, algumas dispostas também nas infrações, outras não, mas de tudo é certo que se cada condutor conhecer as normas gerais e aplicá-las efetivamente na prática do trânsito, muitos acidentes e mortes seriam evitados. Infelizmente o condutor deixa de conhecer as regras gerais e estuda direto as infrações, valendo ressaltar que nem todas as regras gerais são infrações.

Não existe um trânsito seguro sem o conhecimento efetivo da legislação que o rege, e com isso, poderiam exigir mais dos candidatos o estudo de tais normas gerais, que são imprescindíveis para um trânsito mais seguro, fluente e respeitoso. Mesmo porque as normas gerais reportam a praticamente todo o Código de Trânsito, tanto em relação à circulação, como regras veiculares práticas, infrações e educação, o que infelizmente falta muito.

REFERÊNCIAS

Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 – 2ª edição – Brasília: Denatran, 2007.

Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa, 4ª Ed. Ver. Ampliada – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

Rizzardo, Arnaldo, Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro, 7ª Ed., ver., atual. E ampl., São Paulo : Editora Revista dos Tribunais, 2008.