



PRF

ATUALIZAÇÃO EM FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

MÓDULO
5

FOTO: DAVID BARAJAS / UNSPLASH.COM



Tipos infracionais e aplicação prática

APRESENTAÇÃO DO MÓDULO

Chegamos ao ultimo módulo do curso! Você já pensou quais são as regras e infrações que estão relacionadas à circulação do veículo? Quais infrações de percurso geram maiores riscos à segurança do trânsito?

Neste ultimo módulo, discutiremos na Unidade 1 sobre os tipos infracionais e sobre as normativas internas relacionadas ao tema de forma genérica e aprofundaremos o tema na Unidade 2.

Na sequência trataremos das medidas administrativas previstas pela legislação seguindo para um debate sobre as medidas coercitivas aplicáveis aos principais casos concretos. Nosso objetivo com este estudo é elevar os conhecimentos construídos nos módulos anteriores e possibilitar que você faça a relação necessária entre as infrações e as medidas administrativas e coercitivas correspondentes.

Por fim, explanaremos sobre a padronização preconizada pela PRF, por meio das normas internas, para aumentar seu nível de eficiência e eficácia na sua prática profissional cotidiana. Bons estudos!

OBJETIVOS DO MÓDULO:

- Aperfeiçoar os conhecimentos acerca das principais infrações de percurso.
- Identificar as infrações que geram mais risco.
- Relacionar as infrações às respectivas medidas administrativas e coercitivas correspondentes.
- Conhecer o entendimento e a padronização preconizados pela PRF, por meio das normas internas.

Carga Horária: 12 horas

Conteudista:

- Marcelo Dullius Saturnino

Unidade 1 – Regras e Infrações relacionadas ao Percurso I

Unidade 2 – Regras e Infrações relacionadas ao Percurso II

Unidade 3 – Medidas administrativas

Unidade 4 – Medidas coercitivas

UNIDADE 1 – REGRAS E INFRAÇÕES RELACIONADAS AO PERCURSO I

Conforme vimos, o trânsito só é possível quando todos os atores envolvidos cumprem o papel corretamente, seja observando as normas aplicáveis, seja mantendo a atenção e os cuidados indispensáveis à segurança ou simplesmente evitando ações ou omissões indesejáveis, que tragam risco imediato ou posterior.

Portanto, esta unidade tratará especificamente das “infrações de percurso”, ou seja, aquelas que são visíveis externamente e afetam concretamente a dinâmica do tráfego, seja criando um risco por negligência ou por imprudência, ou até por falta de conhecimento, desatenção ou imperícia.

Como já sabemos, as normas de circulação e conduta estão descritas no Capítulo III do CTB, que abrange do art. 26 ao 67, assim como no Capítulo III-A, criado pela Lei 12.619/12, que trata especificamente da condução de veículos por motoristas profissionais e no Capítulo IV, que trata das normas a serem seguidas pelos pedestres e condutores de veículos não motorizados.

Para iniciar o estudo, falaremos sobre as responsabilidades das infrações de percurso. Acompanhe!

1.1 RESPONSABILIDADE

O CTB define as responsabilidades objetivas dos condutores em três momentos distintos:

Antes do percurso

“Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.” (BRASIL, 1997)

Durante do percurso

“Art. 28. O condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.” (BRASIL, 1997)

Depois do percurso

“Art. 257. As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo os casos de descumprimento de obrigações e deveres impostos a pessoas físicas ou jurídicas expressamente mencionados neste Código.

“ § 1º Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código toda vez que houver responsabilidade solidária em infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si pela falta em comum que lhes for atribuída. § 3º Ao condutor caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção do veículo.” (BRASIL, 1997)

Existem normas que norteiam a circulação e conduta no trânsito. A seguir, veremos como são classificadas.

1.2 PRINCIPAIS NORMAS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Podemos classificar as normas de circulação e conduta previstas no CTB nos seguintes grupos:

- a) Posicionamento em relação à via e aos demais veículos.
- a) Interseções e preferência em relação aos pedestres e demais veículos.
- a) Trânsito de veículos de emergência e de utilidade pública.
- a) Ultrapassagem.
- a) Conversões, retornos e outros deslocamentos.
- a) Uso das luzes do veículo.
- a) Parada, estacionamento e outras imobilizações.
- a) Velocidade.
- a) Animais e veículo de tração animal.
- a) Motocicletas e similares.
- a) Sistemas de retenção.
- a) Motoristas profissionais.
- a) Pedestres.
- a) Veículos não motorizados.
- a) Outras.

Diante das normas de circulação e conduta impostas aos condutores, pedestres e demais usuários das vias, o CTB estabelece infrações com respectivas penalidades em caso de descumprimento dos seus preceitos.

A seguir, de acordo com Brasil (1997), exemplificamos os tipos infracionais decorrentes, conforme o grupo de normas:

Posicionamento em relação à via, veículos e pedestres

Art. 184. Transitar com o veículo:

- I. na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita;
- II. na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo;
- III. na faixa ou via de trânsito exclusivo, regulamentada com circulação destinada aos veículos de transporte público coletivo de passageiros, salvo casos de força maior e com autorização do poder público competente

Art. 185. Quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo:

- I. na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência;
- II. nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte.

Art. 186. Transitar pela contramão de direção [...].

Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente.

Art. 188. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo.

Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos.

Art. 197. Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados.

Art. 253. Bloquear a via com veículo.

Art. 253-A. Usar qualquer veículo para, deliberadamente, interromper, restringir ou perturbar a circulação na via sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre ela.

Interseções e preferência em relação aos pedestres e demais veículos

Art. 196. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção do veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação.

Art. 198. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.

Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória.

Art. 212. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.

Art. 213. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:

- I. por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros;
- II. por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros.

Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado (em determinadas situações).

Art. 215. Deixar de dar preferência de passagem:

- I. em interseção não sinalizada:
 - a) a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória;
 - b) a veículo que vier da direita;
- II. nas interseções com sinalização de regulamentação de dê a Preferência.

Art. 216. Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos.

Art. 217. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.

Trânsito de veículos de emergência e de utilidade pública

Art. 189. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.

Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.

Art. 222. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados.

Ultrapassagem

Art. 191. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem.

Art. 199. Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.

Art. 200. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

Art. 202. Ultrapassar outro veículo:

- I. pelo acostamento;
- II. em interseções e passagens de nível.

Art. 203. Ultrapassar pela contramão outro veículo (em locais irregulares).

Art. 205. Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes.

Art. 211. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados.

Conversões, retornos e outros deslocamentos

Art. 204. Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar a pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno.

Art. 206. Executar operação de retorno (em locais irregulares).

Art. 207. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.

Uso das luzes do veículo

Art. 223. Transitar com o farol desregulado ou com o fecho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor.

Art. 224. Fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

Art. 249. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Art. 250. Quando o veículo estiver em movimento:

- I. deixar de manter acesa a luz baixa:
 - a) durante a noite;
 - b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias;
 - c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;
 - d) de dia e de noite, tratando-se de ciclomotores;
- II. deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;
- III. deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;

Art. 251. Utilizar as luzes do veículo:

- I. o pisca-alerta, exceto em imobilizações ou situações de emergência;
- II. baixa e alta de forma intermitente[...].

Parada, estacionamento e outras imobilizações

Art. 179. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado.

Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível.

Art. 181. Estacionar o veículo (em posição irregular).

Art. 182. Parar o veículo (em posição irregular).

Art. 225. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando:

- I. tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento;
- II. a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente.

Art. 226. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via.

Velocidade

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias.

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita.

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito (em determinadas situações).

Animais e veículo de tração animal

Art. 247. Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados.

Motocicletas e similares

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

- III. fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;
- IV. com os faróis apagados;
- VI. rebocando outro veículo;
- VII. sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;
- VIII. transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei.

Pedestres

Art. 254. É proibido ao pedestre:

- I. permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;
- II. cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;
- III. atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;
- IV. utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;
- V. andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;
- VI. desobedecer à sinalização de trânsito específica.

Veículos não motorizados

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta.

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59.

Comportamento, atenção e cuidados indispensáveis à segurança

Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança.

Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.

Art. 171. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.

Art. 173. Disputar corrida.

Art. 175. Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exhibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.

Art. 194. Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária a pequenas manobras e de forma a não causar riscos à segurança.

Art. 195. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes.

Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio.

Art. 210. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial.

Outras

Art. 227. Usar buzina (em situação irregular).

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo Contran.

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN.

Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados.

Art. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.

Além do CTB, existem outros regulamentos que são aplicáveis à fiscalização do trânsito. Veja quais são eles a seguir.

1.3 DEMAIS NORMAS E REGULAMENTOS APLICÁVEIS

Além das disposições contidas no CTB, as Resoluções do Contran, especialmente o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT), são importantes instrumentos de regulamentação das normas de trânsito.

Existem também as normas internas da PRF, que incluem Manuais, Notas Técnicas e outros atos normativos internos que detalham as atividades de fiscalização de trânsito, estabelecendo rotinas e procedimentos, esclarecendo e uniformizando entendimentos sobre determinadas matérias controversas.



saiba mais

As normas internas se encontram consolidadas na WikiPRF, de fácil acesso e consulta para todos os servidores do órgão, através do link:

<https://bit.ly/2RJpvq8>

As normas de circulação e conduta têm como objetivo principal a organização do espaço viário, de forma que o trânsito se torne possível. Caso elas não sejam observadas, haverá uma proporcional possibilidade de conflito físico entre os entes que compartilham um mesmo espaço, ao que chamamos de acidente.

A quantidade desses conflitos é diretamente proporcional à quantidade de lesões e mortes observadas. Logo, observância das normas de circulação e conduta, de forma voluntária (educação e conscientização) ou de forma coercitiva (fiscalização e punição) é fator necessário para preservação da vida.

UNIDADE 2 – REGRAS E INFRAÇÕES RELACIONADAS AO PERCURSO II

Como vimos na unidade anterior, as normas de circulação e conduta têm como objetivo principal a organização do espaço viário, de forma que o trânsito se torne possível e a chance de conflitos físicos entre os entes que compartilham o mesmo espaço seja minimizada, reduzindo a quantidade de lesões e mortes decorrentes.

Vimos também que a observância das normas de circulação e conduta, de forma voluntária (educação e conscientização) ou de forma coercitiva (fiscalização e punição) é fator necessário para preservação da vida. Entretanto, é importante destacar que as infrações às normas de circulação e conduta possuem graus de lesividade diferentes. Tal diversidade é considerada pelo CTB, no momento em que ele classifica as infrações conforme a gravidade, como podemos observar no art. 258 daquela norma.

Logo, nesta unidade estudaremos especificamente as “infrações de percurso” que geram, ou contribuem para gerar ou agravar conflitos que resultam em acidentes com grau expressivo de morbidade e letalidade, além de compreender a importância da fiscalização direcionada à estes casos.

2.1 POSSÍVEIS CAUSAS DOS ACIDENTES

É sabido que nenhum acidente acontece por acaso. Na verdade, a maioria dos acidentes que ocorrem tratam-se de “incidentes”, visto que as causas são conhecidas e perfeitamente evitáveis. Podemos afirmar também que uma ou mais condições adversas podem contribuir definitivamente para a ocorrência, podendo estar relacionadas com diversos fatores, como vemos a seguir:

- Via: estado de conservação do pavimento, sinalização, traçado, etc.
- Luz: noite, crepúsculo, ofuscamento, etc.
- Clima: chuva, vento, etc.
- Trânsito: tráfego excessivo, presença de ciclistas e pedestres, etc.
- Veículo: equipamentos ausentes, ineficientes ou inoperantes.
- Condutor: pressa, sono, falta de atenção, impaciência, uso de substâncias que alteram a percepção, etc.

Porém, na maioria dos casos, a causa determinante dos acidentes mais graves é sempre uma infração às normas de circulação e conduta, podendo estar associada ou não a uma ou mais condições adversas. Todos esses elementos que pos-

sibilitam os acidentes, incluindo as vias, os fatores ambientais, veiculares e humanos, são denominados “fatores contribuintes”.



saiba mais

Infelizmente, o fator humano ainda é o principal responsável pelas ocorrências, contribuindo em mais de 90% dos casos, Conforme conclusão do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV). Para ver mais detalhes desta reportagem acesse o link disponível a seguir:

<https://bit.ly/37qGjcp>

2.2 TIPOS DE ACIDENTES MAIS MORTAIS E AS CAUSAS PRINCIPAIS RELACIONADAS

As estatísticas da PRF, baseadas em dados de acidentalidade nas rodovias federais em 2017, os acidentes que resultaram no maior número absoluto de mortos, foram colisões frontais, atropelamentos de pessoas, saídas de leito carroçável, além de colisões traseiras e transversais, conforme destacado no quadro a seguir:

Dados de acidentes pelo tipo em 2017			
Tipo	Acidentes	Feridos	Mortos
Atropelamento de animal	2.003	1.428	83
Atropelamento de pedestre	3.610	3.450	1.032
Capotamento	5.616	5.439	249
Colisão com objeto em movimento	621	555	34
Colisão com objeto estático	7.318	4.514	281
Colisão frontal	4.960	8.379	1.904
Colisão lateral	10.571	9.967	365
Colisão transversal	10.190	11.816	599
Colisão traseira	16.114	14.557	604
Danos eventuais	359	164	6
Derramamento de carga	370	71	14
Engavetamento	1.192	1.018	42
Incêndio	1.053	55	4
Queda de ocupante de veículo	3.588	4.165	132
Saída de leito carroçável	15.654	13.030	652
Tombamento	6.099	5.370	243
Total Geral	89.318	83.978	6.244

Fonte: SIGER/PRF

Ainda, segundo a PRF, as causas mais comuns dos acidentes de acordo com o quadro anterior foram, pela ordem, falta de atenção à condução, velocidade incompatível, falta de atenção do pedestre, ingestão de álcool, ultrapassagem indevida, desobediência à sinalização e o sono/fadiga, conforme destacado no quadro a seguir:

Dados de acidentes pela causa em 2017			
Causa presumível	Acidentes	Feridos	Mortos
Animais na pista	2.611	2.012	103
Avaria no pneu	1.586	1.854	57
Carga mal acondicionada	545	240	17
Condutor dormindo	3.796	3.629	371
Defeito mecânico no veículo	4.640	3.149	101
Defeito na via	1.416	1.307	91
Deficiência ou não acionamento do sistema de iluminação e/ou de sinalização do veículo	234	310	32
Desobediência à sinalização	5.165	5.999	399
Falta de atenção à condução	34.406	32.942	1.844
Falta de atenção do pedestre	2.381	2.142	712
Fenômenos da natureza	440	289	29
Ingestão de álcool	6.441	6.023	455
Ingestão de substâncias psicoativas	78	68	17
Mal súbito	967	894	170
Não aguardar distância de segurança	5.816	5.076	107
Obstáculo estático sobre a via	768	670	37
Pista escorregadia	4.237	3.672	153
Restrição de visibilidade	880	898	97
Sinalização de via insuficiente ou inadequada	411	391	20
Ultrapassagem indevida	2.050	2.755	425
Velocidade incompatível	10.420	9.658	1.007
Total Geral	89.318	83.978	6.244

Fonte: SIGER/PRF

Observa-se na tabela anterior, que todas as causas presumíveis destacadas envolvem o fator humano, corroborando a constatação feita pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV).

2.3 PRINCIPAIS INFRAÇÕES RELACIONADAS

Com base nas duas tabelas anteriores, considerando os seguintes acidentes que possuem maior quantidade absoluta de mortos, podemos concluir que as seguintes infrações são as que mais contribuem para as ocorrências:

2.3.1 Nas colisões frontais

- a) Ultrapassagens indevidas.
- a) Velocidade incompatível.
- a) Não uso do farol aceso.



Colisão Frontal

Fonte: Arquivo PRF

2.3.2 Nos atropelamento de pedestres

- a) Velocidade incompatível (especialmente em áreas urbanizadas).
- b) Falta de atenção (especialmente pelo uso do celular).
- c) Não uso do farol aceso.



Atropelamento de pedestre

Fonte: Arquivo PRF

2.3.3 Nas saídas de leito carroçável

- a) Excesso de velocidade.
- b) Falta de atenção (especialmente pelo uso do celular).
- c) Sono ou fadiga ao volante.
- d) Ultrapassagens indevidas (especialmente as ultrapassagens forçadas).



Saída de leito
carroçável

Fonte: Arquivo PRF

2.3.4 Nas colisões traseiras

- a) Não observância da distância de segurança.
- b) Velocidade incompatível.
- c) Falta de atenção (especialmente pelo uso do celular).
- d) Não sinalização de veículo imobilizado na via.



Colisão traseira

Fonte: Arquivo PRF

2.3.5 Nas colisões transversais

- a) Excesso de velocidade.
- b) Falta de atenção (especialmente pelo uso do celular).
- c) Desrespeito à sinalização de parada obrigatória.
- d) Não uso do farol aceso.



Acima: colisão

Ao lado: Bebida alcoólica e direção

Fonte: Arquivo PRF

Em todos os casos acima, a embriaguez entra como fator acessório, que potencializa o risco de acidente ou agrava o resultado dele.

2.4 FISCALIZAÇÃO DIRECIONADA

Obviamente, não é possível combater todas as possíveis infrações existentes. Entretanto, é possível otimizar os meios disponíveis, de forma que a fiscalização seja direcionada àquelas infrações que concretamente oferecem um maior risco de letalidade.

Para alcançarmos esse objetivo, temos que ter em mente que não é possível atuar contra um inimigo sem possuir as informações prévias sobre ele. Por isso a importância da estatística, que nos possibilita agir onde e quando necessário, com base nos dados fornecidos pelos sistemas da PRF, em especial o Siger e a própria PDI.

Outro ponto crucial é a capacitação continuada, que é fundamental para o sucesso da fiscalização, haja vista as constantes e numerosas alterações normativas observadas na área do trânsito. Sem o conhecimento adequado, a fiscalização torna-se superficial e pouco efetiva.

UNIDADE 3 - MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Conforme estudamos nas unidades anteriores, muito se faz para evitar os acidentes de trânsito e as graves consequências dele. Para isso, existem muitas frentes de batalhas, que transitam entre a prevenção e a repressão das infrações de trânsito em geral, em especial aquelas relacionadas às normas de circulação e conduta. Muitas dessas infrações acabam por gerar procedimentos além da simples autuação, que visam a regularização da situação em momento imediato ou posterior, tanto em relação ao condutor como ao veículo.

Nesta unidade falaremos especificamente sobre esses procedimentos de regularização, elencados no art. 269 do Código de Trânsito Brasileiro, também chamados de medidas administrativas.

3.1 CONCEITO E PREVISÃO LEGAL

Segundo definição dada pelo Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT):

“medidas administrativas são providências de caráter complementar, exigidas para a regularização de situações infracionais, sendo, em grande parte, de aplicação momentânea, e têm como objetivo prioritário impedir a continuidade da prática infracional, garantindo a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, e não se confundem com penalidades”. (BRASIL, 2010)

Ao contrário das penalidades previstas no art. 256 do CTB, que podem ser aplicadas somente pela autoridade de trânsito, após o devido processo legal, as medidas administrativas podem ser aplicadas imediatamente pelo agente da autoridade de trânsito, desde que esteja legalmente cumprindo as funções.

De igual forma, como as medidas administrativas têm caráter complementar, a impossibilidade da aplicação delas, quando previstas, não invalidará a autuação pela infração de trânsito, nem a imposição das penalidades subsequentes, conforme reza o § 2º do art. 269 do CTB.

3.2 TIPOS DE MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Conforme mencionado no art. 269 do CTB, as seguintes medidas administrativas são cabíveis, de acordo com a previsão contida no tipo infracional correspondente.

3.2.1 Retenção do veículo

De acordo com o M-003 (Manual de Recolhimento e Liberação de Documentos e Veículos da PRF), a retenção do veículo será adotada quando prevista na medida administrativa do tipo infracional sancionador, expressa no CTB e regulamentações do Conselho Nacional de Trânsito - Contran, pelo tempo necessário à solução da irregularidade, oportunizando a regularização do veículo no local da abordagem.

O tempo necessário para a solução da irregularidade que ocasionou a retenção será definido pelo agente autuador, que deverá considerar o local, as distâncias, a segurança, a necessidade de deslocamento ou outras demandas de natureza operacional e administrativa mais urgentes. Deve-se também anotar no campo “Observações” do auto de infração o procedimento adotado para regularização.

Se no local da infração, não houver condições de segurança para a regularização, a critério do agente, o veículo poderá ser conduzido por condutor habilitado até local adequado, mediante acompanhamento policial.

Caso o condutor informe ou sinalize que não regularizará as situações observadas, mesmo que haja condições de fazê-lo no local da abordagem ou em outro local seguro, o agente deverá providenciar o recolhimento do veículo ao depósito, fazendo constar no campo observações do Documento de Retenção de Veículos (DRV), a negativa do condutor.

Retenção do veículo
para regularização
Fonte: PRF/PR



Nas situações que envolvam veículos de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível (incluem-se nesse conceito as cargas vivas), desde que ofereçam condições de segurança para circulação, aplica-se o disposto no art. 270, §5º do CTB, sem a aplicação da medida administrativa de recolhimento do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV).

Não sendo possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo será liberado, desde que atendidos os seguintes requisitos:

- a) Veículo com condições de segurança para circulação.
- b) Apresentação de condutor habilitado.
- c) Recolhimento do CRLV (de forma eletrônica), com preenchimento de Recibo de Recolhimento do Documento – RRD, assinalando prazo para apresentação do veículo regularizado.

Não sendo atendidos os requisitos elencados anteriormente, o veículo será recolhido ao pátio, e as informações sobre o motivo do recolhimento deverão ser registradas no DRV.

3.2.2 Remoção do veículo

De acordo com o M-003, o veículo será removido em decorrência da aplicação da medida administrativa de remoção do veículo, quando houver previsão desta medida administrativa no CTB, com a finalidade de restabelecer as condições de segurança, fluidez da via, garantir a boa ordem administrativa, dentre outras hipóteses previstas na legislação.



Remoção de veículos
ao depósito

Fonte: PRF/PR

A remoção deve ser feita por meio de guincho ou similar ou, na falta ou incapacidade operacional deste, a critério do agente, valendo-se da própria capacidade de movimentação do veículo, desde que haja condições de segurança para o trânsito.

Estando o veículo devidamente licenciado, em condições de segurança de circulação e com condutor habilitado, a remoção do veículo não será aplicada nos seguintes casos:

- a) O condutor sanar a irregularidade no local, desde que isso ocorra antes que a operação de remoção tenha sido iniciada.
- b) Quando o agente avaliar que a operação de remoção trará ainda mais prejuízo à segurança e/ou fluidez do trânsito.
- c) A critério do agente, em caso de veículo transportando carga de produto perigoso ou perecível (incluem-se nesse conceito as cargas vivas) e de transporte coletivo de passageiros, verificadas as condições de segurança para circulação, nos termos do art. 6º da Res. 623/16 do Contran.

3.3.3 Recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir

De acordo com o M-003, o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, da Permissão Para Dirigir – PPD ou da Autorização para Conduzir Ciclomotor – ACC será efetuado, mediante Recibo de Recolhimento de Documentos (RRD), nas seguintes situações:

- a) Se houver fundada suspeita de inautenticidade ou adulteração (recolhimento físico).
- b) Se tiver sido aplicada a penalidade de Suspensão do Direito de Dirigir ou Cassação da CNH ou PPD, devidamente registrada no RENACH (recolhimento eletrônico).
- c) Se ocorrer as infrações capituladas nos artigos 165 ou 165-A (recolhimento eletrônico).

Importante! No caso específico da CNH ou PPD estar vencida há mais de 30 (trinta) dias, não haverá recolhimento do documento, seja físico ou eletrônico. Haverá apenas a autuação e a entrega do veículo a condutor habilitado, ou recolhimento para o pátio, caso não apresente o condutor. Neste caso, a CNH em papel continuará com o condutor, servindo como documento de identidade apenas.

A informação da retenção do documento de habilitação recolhido em razão de penalidade de Suspensão do Direito de Dirigir ou Cassação da CNH ou PPD será encaminhada ao órgão executivo de trânsito de registro do condutor.

O documento de habilitação recolhido com suspeita de inautenticidade ou adulteração será encaminhado à Polícia Judiciária. No caso das infrações capituladas nos artigos 165 ou 165-A do CTB, haverá apenas o recolhimento eletrônico do documento de habilitação. Deve, neste caso, o condutor retornar posteriormente para devolução (também eletrônica) do referido documento, após comprovar que não está mais sob a influência de substância psicoativa, mediante teste de etilômetro com valor considerado (VC) de 0,00 mg/L e ausência de um conjunto de sinais de alteração da capacidade psicomotora.

Os dados da liberação do documento de habilitação deverão ser registrados na Parte Diária Informatizada.

3.3.4 Recolhimento do Certificado de Registro (CRV)

De acordo com o M-003, embora o CRV não seja documento de porte obrigatório, se for apresentado ao PRF e houver fundada suspeita de inautenticidade ou adulteração, deverá ser recolhido fisicamente, mediante recibo, e encaminhado à Polícia Judiciária.

3.3.5 Recolhimento do Certificado de Registro e Licenciamento Anual (CRLV)

De acordo com o M-003, o recolhimento do CRLV será efetuado, mediante preenchimento do RRD, quando:

- a) Houver fundada suspeita de inautenticidade ou adulteração (recolhimento físico).
- b) A medida administrativa for de retenção do veículo e a irregularidade não puder ser sanada no local da infração, desde que o veículo ofereça condições de segurança para circulação e seja apresentado condutor habilitado (recolhimento eletrônico).

Não será recolhido o CRLV, fisicamente ou eletronicamente, se o prazo de licenciamento estiver vencido.

Quando não for possível confeccionar o RRD nos Sistemas Móveis da PRF, poderá ser utilizado o formulário padrão que deverá, obrigatoriamente, ser lançado na Parte Diária Informatizada.

O RRD deverá conter, obrigatoriamente, a(s) irregularidade(s) que deve(m) ser sanada(s), bem como o prazo e o local para apresentação do veículo regularizado. O prazo para regularização será de até cinco (5) dias úteis, levando em consideração o tempo necessário para sanar a irregularidade.

Excepcionalmente, o prazo definido no item anterior poderá ser prorrogado ou alterado pela Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via por até 30 (trinta) dias, mediante requerimento do interessado ou de ofício, considerando as peculiaridades locais, a gravidade das irregularidades e a disponibilidade de serviços públicos ou privados necessários para sanar a irregularidade.



Procedimento de recolhimento do CRLV
Fonte: Arquivo PRF

O RRD substitui o CRLV para circulação do veículo nas seguintes condições:

- a) No trecho entre o local do recolhimento e o local onde será realizada a regularização.
- b) Somente dentro do prazo estabelecido para regularização.

A não apresentação do veículo regularizado no prazo definido no RRD pela Autoridade de Trânsito ou agente dela implicará na infração capitulada no art. 195 do CTB, bem como no registro de restrição administrativa no órgão executivo de trânsito de registro do veículo.

Caso o veículo seja flagrado em circulação fora do prazo estipulado no RRD, sem a devida regularização, deverá ser autuado pela respectiva infração e recolhido ao depósito, nos termos do § 7º do art. 270 do CTB.

Procedimento de recolhimento

Fonte: PRF/PR



Caso o veículo seja flagrado transitando regularizado, na pendência de apresentação para vistoria, sendo possível consultar a regularidade do licenciamento, o PRF deverá orientar o condutor a procurar a Unidade Operacional responsável pelo recolhimento do CRLV para realização da vistoria e a baixa da restrição administrativa, se houver. Se não for possível consultar a regularidade do licenciamento o PRF deverá autuar o veículo com a infração disposta no Artigo 232 do CTB, e reter o veículo até a apresentação do respectivo CRLV.

3.3.6 Transbordo do excesso de carga

Conforme o M-006 (Manual de Fiscalização de Peso e Dimensões), o transbordo da carga excedente, sem prejuízo da multa aplicável, dar-se-á na forma do artigo 275 do CTB e dos artigos 6º ao 9º da Resolução 258/07 do Contran.

Transbordo do excesso de carga de um caminhão para outro

Fonte: Arquivo PRF



Faz-se o remanejamento da carga quando há excesso em um eixo ou conjunto de eixos, porém inexistir excesso no PBT/PBTC, de modo que a movimentação da carga elimine a irregularidade.

A liberação de veículo ou combinação de veículos com peso superior ao limite estabelecido, no ato da fiscalização, somente se dará após sanada a irregularidade, salvo nas situações amparadas pelo § 5º do Artigo 270 do CTB, observadas as condições de segurança, não sendo aplicável o disposto no § 2º do Artigo 270 do CTB (exemplo: recolhimento de CRLV).

3.3.7 Realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica

Esta medida administrativa está prevista no art. 277 do CTB, o qual diz que “o condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência”. (BRASIL, 1997)



Teste de bafômetro

Fonte: PRF/PR

Especificamente no caso da infração prevista no art. 165, também é prevista a possibilidade de gravação de imagens, vídeos e a constatação de sinais e sintomas que indiquem a alteração da capacidade psicomotora do condutor, devidamente consignados em um Termo de Constatação de Sinais de Alteração da Capacidade Psicomotora (TCS), cujo modelo atual é dado pelo M-051 (Manual de Fiscalização da Alteração da Capacidade Psicomotora da PRF).

Na prática, conforme previsto no M-051, a PRF trabalha somente com o teste de etilômetro e com a produção de provas

testemunhais, em especial o TCS, não cabendo ao PRF a responsabilidade da diligência para realização de exame médico, clínico ou quaisquer outros (“ad cautelam”), por se tratar de procedimentos de atribuição da Autoridade Policial, nos termos do inc. VII do art. 6º do CPP.

3.3.8 recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos

Esta medida administrativa não decorre de nenhuma infração de trânsito tipificada no CTB, mas sim da inobservância do art. 53 do citado dispositivo, o qual determina que os animais, isolados ou em grupos, só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, de forma a não causarem risco aos demais usuários.



Recolhimento de animais soltos

Fonte: Arquivo PRF

Caso seja identificado o proprietário do(s) animal(is), deverá ser lavrado o correspondente Termo Circunstanciado de Ocorrência (TCO), com base no art. 31 da Lei de Contravenções Penais (LCP), que trata da “omissão de cautela”.

3.9. Realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular

Tal medida administrativa é de competência dos órgãos executivos de trânsito dos estados e do DF, e não é aplicada durante a fiscalização de trânsito.

Na próxima unidade estudaremos sobre as medidas que não estão perfeitamente delimitadas pelas normas de trânsito, e nem elencadas no CTB, que são as medidas de caráter coercitivo a serem adotadas pelos agentes em determinadas situações.

UNIDADE 4 - MEDIDAS COERCITIVAS

Conforme vimos na unidade anterior, além das medidas administrativas previstas no art. 269 do CTB, também temos medidas que não estão perfeitamente delimitadas pelas normas de trânsito, e nem elencadas no CTB, que são as medidas coercitivas a serem adotadas pelos agentes em determinadas situações.

4.1 CONCEITO E PREVISÃO LEGAL

Segundo o art. 269, § 1º, do CTB, “a ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e os agentes dela terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa”.

Recolhimento de
motocicleta

Fonte: PRF/PR



Ao analisarmos uma a uma as infrações elencadas no Capítulo XV do CTB, vamos observar que nem todas trazem a previsão de uma medida administrativa correspondente, mesmo havendo necessidade de tal procedimento. Por exemplo, no art. 244, inciso I, do CTB, que trata da infração por conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor sem usar capacete de segurança, a única medida administrativa prevista é o “recolhimento do documento de habilitação”, que mesmo assim não é adotada na prática, pois está associada diretamente à penalidade de “suspensão do direito de dirigir”, cuja aplicação ocorre somente após o devido processo legal. Entretanto, não é possível liberar o veículo para prosseguir sem que o condutor providencie um capacete. Esta restrição temporária à circulação do veículo é um exemplo de medida coercitiva.

4.2 EXEMPLOS DE MEDIDAS COERCITIVAS

Além da clássica situação do capacete, em que, apesar de não haver uma medida administrativa correspondente, temos que impedir a circulação do veículo de qualquer forma, também encontramos as seguintes situações comuns:

Art. 162, inciso I: Dirigir veículo sem possuir Carteira Nacional de Habilitação, Permissão para Dirigir ou Autorização para Conduzir Ciclomotor

Até a publicação da Lei 13.281/16, que alterou a redação do art. 162, inciso I, do CTB, não havia nenhuma medida administrativa prevista para o condutor que era flagrado conduzindo veículo sem habilitação. Todavia, impedíamos o veículo de prosseguir até que apresentasse um condutor substituto ou, nos casos em que isso não era possível, efetuávamos o recolhimento para depósito.



Flagrante de menor no volante

Fonte: Arquivo PRF

Após a alteração, a medida administrativa passou a ser “retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado”, o que tornou mais claro o procedimento a ser adotado pelo agente da autoridade de trânsito.

Art. 178. Deixar o condutor, envolvido em acidente sem vítima, de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito

Esse artigo não prevê nenhuma medida administrativa. No entanto, na prática, a primeira providência do agente ao constatar o fato é determinar a retirada imediata do veículo da pista. Em alguns casos, os próprios agentes providenciam essa retirada a revelia do condutor, de forma autônoma ou com ajuda de terceiros, de forma a evitar novos acidentes.

Art. 187, inciso I. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente, para todos os tipos de veículos

Infração decorrente do descumprimento da Portaria de restrições em feriados nacionais, divulgada anualmente pela Coordenação-Geral de Operações (CGO). É aplicada a veículos ou combinações de carga, com certas dimensões excedentes, que rodam em locais e horários vedados pela Portaria.

Fiscalização da
restrição de tráfego
em feriado

Fonte: Arquivo PRF



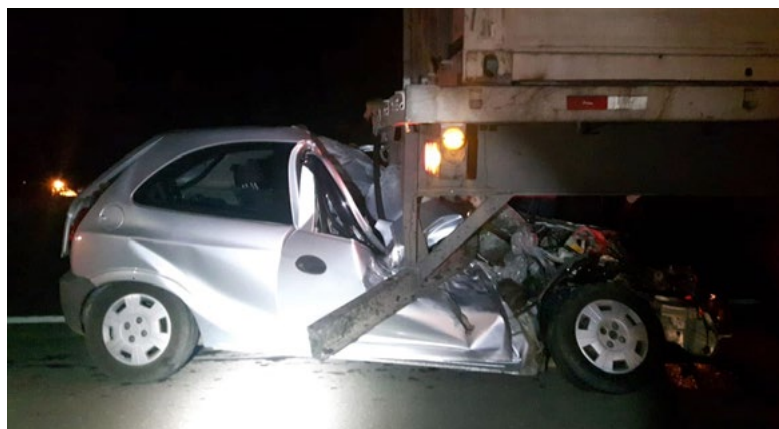
Apesar do tipo infracional não prever nenhuma medida administrativa, na prática determinamos de forma coercitiva que o veículo só prossiga viagem após findar o horário da restrição.

Art. 225, inciso I. Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se quanto a providências necessárias para tornar visível o local, quando tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento

Outro exemplo de ausência de medida administrativa. Imagine encontrar um veículo com pane mecânica imobilizado no acostamento, sem qualquer sinalização. Segundo o art. 225, I, não existe nenhuma medida administrativa prevista. Na prática, determinamos a sinalização ou removemos o veículo para local mais adequado.

Consequência
da ausência de
sinalização de veículo
imobilizado no
acostamento

Fonte: Arquivo PRF



Art. 230, inciso XXII. Conduzir o veículo com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas

Um exemplo clássico da necessidade de aplicação de medida coercitiva ocorre nos casos em que o defeito compromete severamente a segurança, como a ausência de luzes de freio, por exemplo. A inoperância das lanternas de posição traseira durante a noite também está inclusa neste exemplo.

Nesse caso, apesar do tipo infracional não prever qualquer tipo de medida administrativa, não podemos simplesmente liberar o veículo para prosseguir. Com exemplo, será necessário regularizar a situação no local, no caso das luzes de freio, ou será necessário amanhecer o dia, no caso das lanternas de posição, para somente depois o veículo seguir viagem.

Art. 236. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência:

Caso não seja emergência, e sim um transporte de um ponto ao outro, mesmo a infração não prevendo medida administrativa, será determinado ao condutor que regularize a situação, com a instalação de um cambão, por exemplo. Ou então o embarque no veículo tracionado em uma plataforma ou outro veículo de carga que o comporte.

Outra maneira de regularização, caso não sobre alternativas, é escoltar a combinação até um local mais seguro ou cidade mais próxima, onde o condutor tenha mais meios para regularizar a situação.

Art. 252, inciso III. Dirigir o veículo com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito

Essa é um caso em que é impossível a liberação. Imagine flagrar alguém conduzindo uma motocicleta com a perna direita engessada, sem acesso ao freio traseiro? Ou com o braço direito quebrado, sem poder acionar o freio dianteiro? Nesses casos a medida coercitiva é óbvia. Só segue viagem com um novo condutor, sob pena de ter o veículo removido por falta de quem o conduza.

As medidas coercitivas não estão positivadas nas normas de trânsito, mas são utilizadas quase que automaticamente no dia a dia de fiscalização, amparadas pelo § 1º ao art. 269 do Código de Trânsito Brasileiro, sempre tendo por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

FECHAMENTO DO MÓDULO

As normas de circulação e conduta têm como objetivo principal a organização do espaço viário, de forma que o trânsito se torne possível. Caso elas não sejam observadas, haverá uma proporcional possibilidade de conflito físico entre os entes que compartilham um mesmo espaço, ao que chamamos de acidente.

A quantidade desses conflitos é diretamente proporcional à quantidade de lesões e mortes observadas. Logo, observância das normas de circulação e conduta, de forma voluntária (educação e conscientização) ou de forma coercitiva (fiscalização e punição) é fator necessário para preservação da vida.

Os acidentes não acontecem por acaso. Via de regra, existe uma falha, ou um conjunto de falhas anteriores, o que se chama de “fatores contribuintes”, que acaba desencadeando uma série de eventos que culminam no acidente.

Infelizmente, o principal fator contribuinte presente nos acidentes é o próprio ser humano, que por imprudência, negligência ou imperícia, acaba desrespeitando uma ou mais normas de circulação e conduta, cometendo assim uma ou mais infrações de trânsito.

A compreensão do problema, aliada à capacitação e à estatística aplicada à fiscalização, acaba otimizando os meios para combate das principais ações ou omissões ao volante, possibilitando a defesa do bem jurídico maior, que é a vida.

E priorizando a preservação da vida, as medidas administrativas, previstas no art. 269 do CTB, tem aplicação imediata pelo próprio agente da autoridade de trânsito, visando prioritariamente impedir a continuidade da prática infracional, garantindo a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, possuindo caráter complementar à autuação por infração de trânsito.

Entretanto, os tipos infracionais não trazem todas as medidas administrativas aplicáveis ao caso concreto. Logo, o agente necessariamente terá que lançar mão também do poder de coerção, sempre motivado pela necessidade evitar novas situações perigosas, decorrentes da primeira infração observada.

Tais medidas coercitivas não estão positivadas nas normas de trânsito, mas são utilizadas quase que automaticamente no dia a dia de fiscalização, amparadas pelo § 1º ao art. 269 do Código de Trânsito Brasileiro, sempre tendo por objetivo prioritário a proteção à vida e à integridade física da pessoa.

Referências

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 24 set. 1997. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em 1 nov. 2019.

BRASIL. Lei nº 13.281, de 04 de maio de 2016. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 05 mai. 2016. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em 1 nov. 2019.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Conselho Nacional de Trânsito. MBFT Volume I (Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito). Brasília. 2010.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Conselho Nacional de Trânsito. MBFT Volume II (Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito). Brasília. 2015.

BRASIL. Resoluções do CONTRAN. Disponíveis em: <<http://www.http://www.infraestrutura.gov.br/resolucoes-contran.html>>. Acesso em: 1 nov. 2019.

BRASIL. Ministério da Justiça. Polícia Rodoviária Federal. M-003 (Manual de Recolhimento e Liberação de Documentos e Veículos). Brasília. 2017.

BRASIL. Ministério da Justiça. Polícia Rodoviária Federal. M-051 (Manual de Fiscalização do Consumo de Alcool e Outras Substâncias Psicoativas). Brasília. 2019.

BRASIL. Normativas Internas da Polícia Rodoviária Federal. Disponíveis em: <https://www.prf.gov.br/wikiprf/index.php/Portal:Normativas_Internas/Portarias_Normativas/Manuais>. Acesso em: 27 nov. 2019.