



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
PRÓ-REITORIA DE ENSINO MÉDIO E TÉCNICO DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA  
– PROEAD  
CURSO DE BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

**LUIZ PINHEIRO DANTAS FILHO**

**UMA PROPOSTA DE MODELO PARA A FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA DE  
TRÂNSITO E DE TRANSPORTE NA PRF**

**CAMPINA GRANDE - PB  
2015**

**LUIZ PINHEIRO DANTAS FILHO**

**UMA PROPOSTA DE MODELO PARA A FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA DE  
TRÂNSITO E DE TRANSPORTE NA PRF**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO apresentado ao Curso de Administração Pública, modalidade de ensino a distância, da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito à obtenção do título de Bacharel em Administração Pública, Linha de Formação Específica (LFE) III – Gestão Governamental, semestre 2015.1.

Orientador: Prof. Me. Danilo de Sousa Ferreira

**CAMPINA GRANDE – PB  
2015**

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da dissertação.

D192p Dantas Filho, Luiz Pinheiro  
Uma proposta de modelo para a fiscalização dirigida de trânsito e de transporte na PRF [manuscrito] / Luiz Pinheiro Dantas Filho. - 2015.  
69 p. : il. color.

Digitado.  
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração Pública EAD) - Universidade Estadual da Paraíba, Pró-Reitoria de Ensino Médio, Técnico e Educação à Distância, 2015.  
"Orientação: Prof. Me. Danilo de Sousa Ferreira, Secretaria de Educação à Distância".

1. Capacitação. 2. Efetiva fiscalização. 3. Polícia Rodoviária Federal. I. Título.

21. ed. CDD 363.2

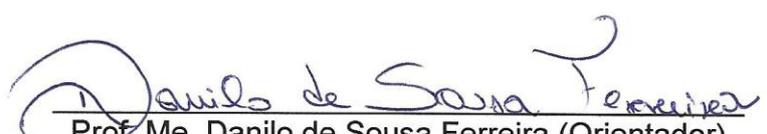
**LUIZ PINHEIRO DANTAS FILHO**

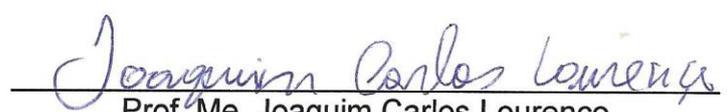
**UMA PROPOSTA DE MODELO PARA A FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA DE TRÂNSITO E DE TRANSPORTE NA PRF**

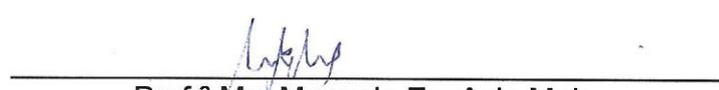
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO apresentado ao Curso de Administração Pública, modalidade de ensino a distância, da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito à obtenção do título de Bacharel em Administração Pública, Linha de Formação Específica (LFE) III - Gestão Governamental, semestre 2015.1.

Aprovada em: 04/07/2015.

**BANCA EXAMINADORA**

  
Prof. Me. Danilo de Sousa Ferreira (Orientador)  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

  
Prof. Me. Joaquim Carlos Lourenço  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

  
Prof.ª Ma. Manuela Eugênio Maia  
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

***A Deus, minha base de sustentação,  
aos meus pais, pelos princípios herdados,  
a Morgana, Dênnis e Bruna, esposa e filhos,  
a toda minha família e amigos,  
DEDICO.***

## **AGRADECIMENTOS**

À Professora Jacqueline Echeverría, coordenadora, e Kaline Di Pace Nunes, coordenadora adjunta do Curso de Administração Pública, na modalidade à distância da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), por seu empenho.

Aos servidores Emerson Leandro, secretário, Mucio Silva, coordenador, e Joyce Siqueira do suporte do Curso de Administração Pública, na modalidade à distância da UEPB, imprescindíveis na manutenção da estrutura administrativa.

Aos professores do Curso de Graduação da UEPB, em especial aos que lecionaram no Curso de Administração Pública, na modalidade à distância, José Nilton Conserva de Arruda, Gêuda Anazile da Costa Gonçalves, Odilon Avelino, Silene Lima, Sandra Maria Araújo, Ana Lúcia Carvalho de Souza, Germano Ramalho, Rosângela Figueredo, Sandra Maria Araújo, Olímpia Crispim da Silveira, Marcos Aurélio Bernardo de Lima, Suênya Freire, Karla Roberta Castro Pinheiro Alves, Viviane Nogueira, Hugo Farias, Gabriela Barbosa, Giuliana Dias, Maria José Cordeiro de Lima, que contribuíram ao longo de quarenta e oito meses, por meio das disciplinas e debates, para o desenvolvimento desta pesquisa.

À Livia Maria da Silva, tutora da Turma 09 do Polo de Campina Grande do Curso de Administração Pública, na modalidade à distância da UEPB, pela dedicação durante todos os semestres do curso.

Ao meu orientador, pelas leituras sugeridas ao longo dessa orientação e pela dedicação.

Aos meus colegas de trabalho na Polícia Rodoviária Federal, que colaboraram na pesquisa sobre a Fiscalização Dirigida.

Aos meus pais Luiz Pinheiro Dantas e Maria do Socorro de Sousa, pelo esforço e apoio em todas as atividades de ensino durante toda a minha vida.

A minha esposa Morgana de Sousa Lima, pela presença, conselhos, paciência, dedicação, que junto comigo construiu sólidos pilares em minha vida.

Aos meus filhos, Dênnis Dantas de Sousa e Bruna Dantas de Sousa, que só tem me dado orgulho e demonstram admiração pelas minhas ações e conquistas.

Aos colegas de curso, pela amizade e colaboração.

**Ser reconhecida pela sociedade brasileira por sua excelência e efetividade no trabalho policial e na indução de políticas públicas de segurança e cidadania.**

(MJ/DPRF, Manual de Gestão Operacional MGO, 2013, p. 16).

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

|            |  |
|------------|--|
| ANPRF      | Academia Nacional da Polícia Rodoviária Federal                |
| ANTT       | Agência Nacional de Transportes Terrestres                     |
| COPPEAD    | Centro de Estudos em Logística                                 |
| CONAFIPP   | Comissão Nacional de Fiscalização de Produtos Perigosos        |
| CONARPP    | Comissão Nacional de Análise de Recursos de Produtos Perigosos |
| CNT        | Confederação Nacional do Transporte                            |
| CONSAD     | Conselho Nacional dos Secretários Estaduais de Administração   |
| CONTRAN    | Conselho Nacional de Trânsito                                  |
| CT         | Centro de Treinamento  |
| CTB        | Código de Trânsito Brasileiro                                  |
| DPRF       | Departamento de Polícia Rodoviária Federal                     |
| DENATRAN   | Departamento Nacional de Trânsito                              |
| EaD        | Educação à Distância   |
| GFPP       | Grupo de Fiscalização de Produtos Perigosos                    |
| MBFT       | Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito                  |
| MGO        | Manual de Gestão Operacional                                   |
| MPO        | Manual de Procedimento Operacional                             |
| MJ         | Ministério da Justiça  |
| MPOG       | Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão                 |
| ONSV       | Observatório Nacional de Segurança Viária                      |
| OMS        | Organização Mundial de Saúde                                   |
| PRF        | Polícia Rodoviária Federal                                     |
| GesPública | Programa Nacional de Gestão Pública e Desburocratização        |
| RENAVAM    | Registro Nacional de Veículos Automotores                      |
| SEGES      | Secretaria de Gestão   |
| SENASP     | Secretaria Nacional de Segurança Pública                       |
| SNJ        | Secretaria Nacional de Juventude                               |
| UEPB       | Universidade Estadual da Paraíba                               |
| UFPB       | Universidade Federal da Paraíba                                |

## SUMÁRIO

|              |  |           |
|--------------|--|-----------|
| <b>1</b>     | <b>INTRODUÇÃO</b> .....  | <b>09</b> |
| <b>2</b>     | <b>REVISÃO DE LITERATURA</b> .....   | <b>13</b> |
| <b>2.1</b>   | A Polícia Rodoviária Federal – PRF .....   | <b>14</b> |
| <b>2.2</b>   | Acidentes de Trânsito no Brasil .....  | <b>15</b> |
| <b>2.3</b>   | Frota nacional de veículos e efetivo da PRF .....  | <b>16</b> |
| <b>2.4</b>   | Acidentes atendidos pela PRF e Fiscalização .....  | <b>17</b> |
| <b>2.5</b>   | Capacitação na PRF .....   | <b>20</b> |
| <b>3</b>     | <b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....   | <b>22</b> |
| <b>4</b>     | <b>RESULTADOS E DISCUSSÃO</b> .....  | <b>23</b> |
| <b>4.1</b>   | Fiscalização Dirigida .....  | <b>23</b> |
| <b>4.2</b>   | Modelos Existentes .....   | <b>24</b> |
| <b>4.2.1</b> | Ações Dirigidas da CONAFIPP/CONARPP .....  | <b>24</b> |
| <b>4.2.2</b> | Fichas individuais do MBFT .....   | <b>26</b> |
| <b>4.3</b>   | O modelo proposto de Fiscalização Dirigida para a PRF .....                                  | <b>27</b> |
| <b>4.4</b>   | Pesquisa com o efetivo .....   | <b>28</b> |
| <b>4.4.1</b> | Perfil Social .....  | <b>29</b> |
| <b>4.4.2</b> | Atualização em relação às normas .....   | <b>31</b> |
| <b>4.4.3</b> | Material de Apoio .....  | <b>34</b> |
| <b>4.4.4</b> | Finalização do questionário .....  | <b>37</b> |
| <b>5</b>     | <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....  | <b>40</b> |
|              | <b>ABSTRACT</b> .....  | <b>43</b> |
|              | <b>REFERÊNCIAS</b> .....   | <b>44</b> |
|              | <b>ANEXO A – Entrevista com o PRF NILSON RESTANHO</b> .....                                  | <b>46</b> |
|              | <b>ANEXO B – FICHAS DE FISCALIZAÇÃO</b> .....  | <b>48</b> |
|              | <b>B1 – FICHA DE FISCALIZAÇÃO DE PARA-CHOQUE TRASEIRO</b> .....                              | <b>49</b> |
|              | <b>B2 – FICHA DE FISCALIZAÇÃO DE ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS</b> .....                             | <b>53</b> |
|              | <b>B3 – FICHA DE FISCALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS DE PORTE</b><br><b>OBRIGATÓRIO – RNTRC</b> ..... | <b>59</b> |
|              | <b>ANEXO C - PESQUISA SOBRE AS FICHAS DE FISCALIZAÇÃO</b> .....                              | <b>65</b> |

## UMA PROPOSTA DE MODELO PARA A FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA DE TRÂNSITO E DE TRANSPORTE NA PRF

DANTAS FILHO, Luiz Pinheiro<sup>1</sup>

FERREIRA, Danilo de Sousa<sup>2</sup>

### RESUMO

Em função da visualização da possibilidade de implantação de uma nova modalidade de fiscalização de trânsito e de transporte na Polícia Rodoviária Federal, utilizando-se de ferramentas institucionais, mídias sociais e da internet, este trabalho apresenta o modelo denominado de Fiscalização Dirigida, que poderia funcionar como uma ação institucional para fomentar conhecimento aos seus agentes a aplicação da norma e sua consequente atualização, de forma virtual ou assistida. Os procedimentos de pesquisa são descritivos e exploratórios por abordarem um modelo a ser aplicado pela Polícia Rodoviária Federal, com pesquisa experimental sobre o modelo proposto com 45 policiais, caracterizando-se quanto à natureza, em pesquisa aplicada qualitativa e quantitativa. Da pesquisa realizada, percebe-se que os policiais rodoviários entenderam a adequação e importância do modelo proposto, que poderia auxiliar no apoio à capacitação e auxílio na efetiva fiscalização de trânsito e de transporte.

**Palavras-chave:** Capacitação. Efetiva Fiscalização. Polícia Rodoviária Federal.

---

<sup>1</sup> Licenciado em Matemática pela UFPB, Policial Rodoviário Federal e aluno concluinte do Curso de Bacharelado em Administração Pública, na modalidade à distância, pela UEPB.

<sup>2</sup> Docente da Universidade Estadual da Paraíba, Mestre em Informática pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCG) e Bacharel em Ciência da Computação também pela UFCG.

## 1 INTRODUÇÃO

O trânsito e o transporte representam hoje bem mais do que uma visão numérica e simplista, de número de veículos, pessoas e vias.

O trânsito, de acordo com o artigo 1º da Lei nº 9.503/97, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é toda utilização de vias por pessoas, veículos e animais. Segundo Rozestraten (1998), os deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas devem ocorrer balizados por um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes, integridade esta, de responsabilidade de todos, porém significativamente delegada ao Poder Público, conforme previsto no § 2º, do artigo 1º da Lei nº 9.503/97:

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 esse direito.

O transporte é a logística responsável pelo deslocamento de pessoas e de cargas de um ponto a outro, por meio dos diversos modais disponíveis, tais como, o rodoviário, o aquaviário e o aeroaviário.

No Brasil, devido as suas particularidades, o modal rodoviário é o mais importante meio de transporte de cargas e de pessoas, devido a sua flexibilidade e possibilidade de interligação das mais variadas regiões do país.

Segundo o Ministério dos Transportes (2000), o modal rodoviário representa mais de 60% do transporte de cargas, enquanto o transporte rodoviário de passageiros, segundo o Centro de Estudos em Logística (COPPEAD) da Confederação Nacional do Transporte (CNT) (2002), representa mais de 90% de todo o transporte nacional de passageiros.

Este modal, no entanto, vem sofrendo com o aumento significativo da sua frota, que de acordo com o Mapa da Violência 2014 (2014), o número de veículos em circulação passou de aproximadamente 26 milhões, em 1998, ano da entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, para 76 milhões de veículos no ano de 2012 representando um aumento de 212,5%.

Este aumento significativo de frota está tendo como consequência um respectivo aumento no número de óbitos em acidentes de trânsito, que de acordo com Mapa da Violência (2014), no mesmo período de 2012 a 2014, teve um aumento de 87,5% para os veículos automotores, porém com aumento substancial

de óbitos em acidentes com motocicletas, de 674,3%, números estes que representaram em 2012 mais de 14 mil óbitos.

De acordo com a Proposta para o Brasil para a Redução de Acidentes e Segurança Viária do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020 (2010), da Organização Mundial de Saúde (OMS), em 2009 foram registrados 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países e se nenhuma ação mundial for empreendida, este número poderá chegar a 1,9 milhão de mortes até 2020.

Para uma diminuição destes índices, o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década de 2011-2020 do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito do Ministério das Cidades (2010), fundamenta as suas ações em 5 (cinco) pilares, são eles: I. Fiscalização; II. Educação; III. Saúde; IV. Infraestrutura; e V. Segurança veicular.

No que se refere à Fiscalização, o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária tem por objetivos:

- Criar selo de qualidade na fiscalização de trânsito;
- Priorizar campanhas fiscalizatórias no âmbito nacional;
- Elaborar um diagnóstico da fiscalização exercida pelos agentes;
- Padronizar procedimentos fiscalizatórios no âmbito nacional;
- Fortalecer a capacidade de gestão do Sistema Trânsito;
- Incentivar a celebração de convênios entre os entes federados para a gestão do trânsito de trechos urbanos em rodovias;
- Priorizar a fiscalização das condutas infracionais com maior potencial de vitimização.

No que se refere à padronização dos procedimentos fiscalizatórios, a meta é capacitar 10% do efetivo de agentes por ano. Esta capacitação se faz necessária em função do aumento excessivo da frota de veículos, além das mudanças constantes ocorridas na legislação de trânsito e de transporte, em atendimento às demandas de segurança e padronização de procedimentos.

Para compensar a dificuldade na efetiva fiscalização algumas ações vêm sendo implantadas com sucesso em relação à diminuição das ocorrências e vítimas de acidentes de trânsito, tendo como exemplo as fiscalizações eletrônicas, que

compensam a discricionariedade da abordagem e tem surtido muitos efeitos em relação ao controle do excesso de velocidade, respeito aos semáforos e no controle do excesso de peso.

No entanto, várias ações delituosas necessitam da abordagem do agente de trânsito, tais como, ultrapassagens, embriaguez, mau estado de conservação dos veículos, etc., para a sua efetiva constatação e autuação.

Estes agentes, porém, nem sempre conseguem realizar as suas ações de forma satisfatória, devido à falta de equipamentos e viaturas, aumento significativo da frota de veículos sem a devida compensação no aumento do efetivo, recomposição salarial, capacitação e treinamentos periódicos, além da visão conturbada da sociedade em relação à ação de fiscalização, vista muitas vezes como uma indústria de multas ou ainda pela ação ou omissão de agentes.

Nesta seara, este trabalho abrange o universo das fiscalizações e da atuação da Polícia Rodoviária Federal (PRF), dando uma ênfase na modalidade de Fiscalização Dirigida, mostrando os seus pontos frágeis e o que pode oferecer à instituição e à sociedade.

O objetivo geral deste trabalho é apresentar um modelo de fiscalização de trânsito ou de transporte, denominado de Fiscalização Dirigida, para a Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Assim, os objetivos específicos são:

- Discutir as atribuições, ações e limitações da Polícia Rodoviária Federal (PRF);
- Analisar as ações da fiscalização de trânsito e de transporte nas rodovias brasileiras;
- Apresentar um modelo de ação, denominado de “Fiscalização Dirigida”, e a sua adequação à atualização funcional na Polícia Rodoviária Federal (PRF), auxiliando na capacitação funcional dos seus servidores.

No âmbito dos órgãos públicos, percebemos uma dificuldade na constante atualização de seus servidores, sejam pelos custos operacionais ou mesmo pela quantidade de efetivo, impossibilitando a retirada, mesmo que temporária, destes servidores para a atualização.

A Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP) tem incentivado na atualização de cursos à distância, por meio da Rede Nacional de Educação a

Distância para a Segurança Pública – Rede EaD/SENASP, com 03 (três) ciclos anuais, nos quais o servidor público de instituições que trabalham com segurança pública tem a possibilidade de realização de até dois cursos por ciclo, cada um deles com carga horária de 40 (quarenta) ou de 60 (sessenta) horas.

Especificamente em relação aos servidores da Polícia Rodoviária Federal (PRF) há algumas atualizações periódicas em relação às abordagens policiais, armamentos e tiros. Estes cursos são realizados anualmente em cada regional e têm-se ainda alguns cursos presenciais realizados em Centros de Treinamento (CT's) ou na Academia Nacional da Polícia Rodoviária Federal (ANPRF), localizada em Florianópolis/SC.

No entanto, os cursos presenciais demandam um custo elevado de recursos públicos com passagens, combustíveis, diárias, horas-aula e, em geral, atendem por operação em torno de no máximo 40 servidores. Por isso, a PRF com aproximadamente 10 (dez) mil servidores, não consegue fomentar presencialmente a atualização necessária aos seus servidores.

A Fiscalização Dirigida é uma ferramenta que pode auxiliar nesta ação, oferecendo conteúdos e auxílio aos servidores que trabalhariam dando ênfase a pequenos temas previamente determinados, no qual a participação seria voluntária, fomentando os servidores que quisessem efetivamente melhorar os conhecimentos em determinada área.

Os temas podem ser explanados por material impresso, e-mail e/ou outras mídias sociais em datas específicas, oferecendo a estes servidores um apoio institucional nas dúvidas e questionamentos, de forma a melhorar o conhecimento e incentivar a ação de fiscalização.

## **2 REVISÃO DE LITERATURA**

Inicialmente podemos nos perguntar: o que são “Serviços Públicos”? Não há nas normas de nosso ordenamento jurídico que tenha uma definição específica para o termo, mas a maioria dos autores em suas definições abrange, com maior ou menor amplitude, que são os serviços que buscam levar o bem-estar da coletividade, financiados por impostos, taxas e tarifas, segundo ARAGÃO (2009).

Segundo Meirelles (1998), serviço público, em sentido amplo, é definido como: “... todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob

normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade, ou simples conveniências do Estado".

Da definição de Meirelles (1998), percebemos que o serviço público deve satisfazer as necessidades dos cidadãos e, para que isto ocorra, os gastos públicos devem ser otimizados, maximizando os resultados, trazendo efetivamente benefícios à coletividade.

Desta forma, o gestor público deve primar em suas ações para que os serviços prestados sejam "eficientes", de modo a atender o objetivo a que se propõe, assim como "eficazes", escolhendo bem o que fazer com os recursos que dispõe (ALCANTARA, 2009).

A eficiência na prestação dos serviços públicos está expressamente prevista em nossa Constituição Federal, como princípio da Administração Pública, em seu artigo 37, enquanto que a eficácia, não foi positivada de forma expressa, aparecendo como uma exigência na avaliação dos resultados no seu artigo 74, Inciso II.

Art. 74. Os Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário manterão, de forma integrada, sistema de controle interno com a finalidade de:  
II – comprovar a legalidade e avaliar os resultados, quanto à eficácia e eficiência, da gestão orçamentária, financeira e patrimonial nos órgãos e entidades da administração federal, bem como da aplicação de recursos públicos por entidades de direito privado;

Uma das maneiras da sociedade acompanhar a qualidade dos serviços públicos, quanto a sua eficiência e eficácia, é conhecendo a sistemática de funcionamento e operação dos órgãos públicos, para utilizar e avaliar os serviços oferecidos ou à disposição da população.

Devem-se ainda, ser adotados pelos gestores estratégias e procedimentos que possam otimizar os resultados esperados, mantendo os servidores capacitados e motivados para que se consiga um melhor resultado em relação aos serviços ofertados.

## 2.1 A Polícia Rodoviária Federal - PRF

A Polícia Rodoviária Federal, fundada em 24 de julho de 1928 pelo presidente Washington Luiz inicialmente como “Polícia de Estradas”, cuja missão era a de percorrer e fiscalizar as rodovias Rio-Petrópolis, Rio-São Paulo e União Indústria, esteve vinculada aos órgãos executivos rodoviários de trânsito federais, vindo a ser integrada ao Sistema Nacional de Segurança Pública em 1988, com advento da Constituição Federal. A partir de 1991, foi vinculada ao Ministério da Justiça, como Departamento de Polícia Rodoviária Federal.

Para tanto, conta com uma estrutura organizacional de forma a se fazer presente em todas as unidades federativas e nas principais cidades do país com um efetivo de aproximadamente 10000 policiais.

De acordo com o Direcionamento Estratégico Organizacional da Polícia Rodoviária Federal (PRF), publicada em seu Manual de Gestão Operacional (MGO) (2013), a PRF definiu como *Missão, Visão de Futuro e Valores*:

- **Missão:** Garantir segurança com cidadania nas rodovias federais e nas áreas de interesse da União;
- **Visão de Futuro:** Ser reconhecida pela sociedade brasileira por sua excelência e efetividade no trabalho policial e na indução de políticas públicas de segurança e cidadania;
- **Valores:** Profissionalismo, Honestidade, Equidade, Proatividade, Cordialidade, Comprometimento, Espírito de equipe, Transparência e Responsabilidade Socioambiental.

Além disto, a PRF definiu ainda como resultados institucionais a serem atingidos com as suas ações:

- a redução da violência no trânsito nas rodovias federais;
- a livre circulação nas rodovias federais;
- a redução da criminalidade e da violência no país; e
- o aumento na segurança dos usuários das rodovias federais.

Em relação à redução da violência no trânsito, a PRF busca agir preventivamente na ocorrência de acidentes com a sua presença ostensiva e com

uma rigorosa fiscalização de trânsito e de transporte. Além de atuar no atendimento de acidentes já ocorridos, procurando minimizar os danos causados aos acidentados e sinalizar as vias para inibição de novos eventos em decorrência do anterior.

## 2.2 Acidentes de Trânsito no Brasil

Os acidentes de trânsito no Brasil representam um grave problema social, onde o número de mortos em decorrência destes, segundo o Mapa da Violência (2014), vem tendo um aumento acentuado desde o ano 2000, totalizando em 2012, 46.051 (quarenta e seis mil e cinquenta e um) óbitos, para uma população de 193.976.530 (cento e noventa e três milhões, novecentos e setenta e seis mil, quinhentos e trinta) habitantes.

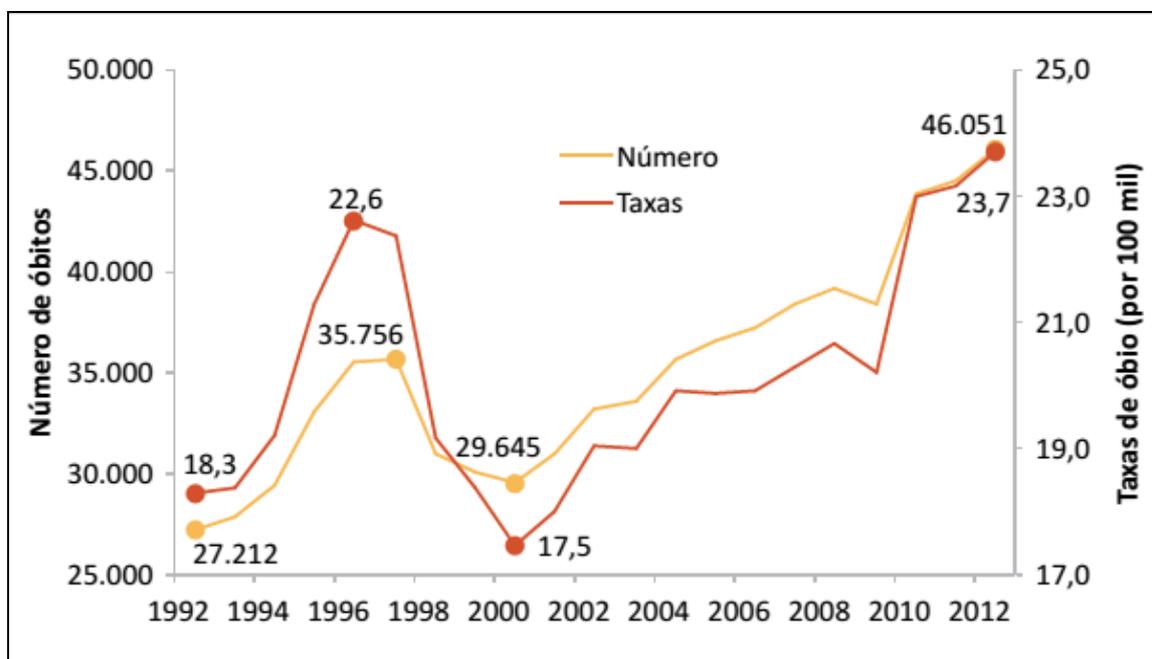
Tabela 1: Número de óbitos em acidentes de Trânsito.

| BRASIL       | Habitantes 2012 | Número de óbitos |        |        |        |        |
|--------------|-----------------|------------------|--------|--------|--------|--------|
|              |                 | 2008             | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
| <b>TOTAL</b> | 193.976.530     | 39.209           | 38.459 | 43.904 | 44.552 | 46.051 |

Fonte: SIM/SVS/MS (2015)

Estes números representam uma preocupante taxa de 23,7 óbitos para cada 100.000 (cem mil) habitantes, conforme pode ser observado no Gráfico 1.

Gráfico 1: Número e taxas de óbito por acidentes de transporte de 1992 a 2012.



Fonte: SIM/SVS/MS.(2015)

Segundo José (2014), repórter do Portal Transporta Brasil, e baseado em dados da Organização das Nações Unidas – ONU, com uma média mensal de 4,1 mil óbitos, o trânsito brasileiro mata mais que a guerra entre a Palestina e Israel, que em julho de 2014 deixou aproximadamente 1,3 mil mortos.

### 2.3 Frota nacional de veículos e efetivo na PRF

Anualmente, percebemos nossas vias e rodovias cada vez mais congestionadas, pois a frota de veículos em circulação no Brasil tem tido um aumento muito expressivo, sem contar com uma correspondente abertura de novas vias ou uma política nacional de mobilidade urbana e rural, que absorva esta demanda.

O número de veículos cadastrados no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), segundo a PRF, teve um aumento acentuado nos últimos anos, conforme visualizado na Tabela 2.

Tabela 2: Aumento Nacional da Frota de Veículos

| Período                         | Frota             | Aumento      | Aumento (%) | Aumento (%) em relação a 2011 |
|---------------------------------|-------------------|--------------|-------------|-------------------------------|
| Janeiro de 2011                 | <b>65.205.757</b> |              |             |                               |
| Janeiro de 2012                 | 70.965.139        | 5.759.382,00 | 8,83%       | 8,83%                         |
| Janeiro de 2013                 | 76.588.058        | 5.622.919,00 | 7,92%       | 17,46%                        |
| Janeiro de 2014                 | 82.060.911        | 5.472.853,00 | 7,15%       | 25,85%                        |
| Janeiro de 2015                 | 87.073.671        | 5.012.760,00 | 6,11%       | 33,54%                        |
| Janeiro de 2016<br>(estimativa) | 91.608.428        | 4.534.757,00 | 5,21%       | 40,49%                        |
| Média                           |                   | 5.280.534,00 | 7,04%       |                               |

Fonte: PRF (2015)

Destes dados, pode-se constatar que nos últimos cinco anos a frota nacional de veículos teve um crescimento de 40,49%, saltando de aproximadamente 65.000.000 (sessenta e cinco milhões) de veículos em janeiro de 2011, para aproximadamente 91.000.000 (noventa e um milhões) de veículos em janeiro de 2016 (*estimativa*), com um aumento médio anual de 5.280.534 (cinco milhões, duzentos e oitenta mil, quinhentos e trinta e quatro) veículos.

Apesar do crescente aumento na frota de veículos, o efetivo da PRF tem se mantido praticamente estável nos últimos anos, mesmo com a entrada de servidores por meio de concursos públicos, visto que houve também a saída de um grande quantitativo em função de aposentadorias, trocas de empregos ou afastamentos dos quadros da instituição por infrações administrativas.

De acordo com informações prestadas pelo Chefe do Núcleo de Estatística da PRF, Marcus Vinicius Moreira, a PRF teve um aumento de apenas 905 (novecentos e cinco) servidores nos últimos cinco anos.

Tabela 3: Número de policiais rodoviários federais por Ano – 2010 a 2014

| PRF's (mês base: dezembro) |               |               |               |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Ano                        | Efetivo       | Aumento       | % Aumento     |
| 2010                       | 9.270         |               |               |
| 2011                       | 9.148         | -122          | -1,316%       |
| 2012                       | 9.784         | 636           | 6,952%        |
| 2013                       | 10.147        | 363           | 3,710%        |
| 2014                       | 10.175        | 28            | 0,276%        |
| <b>Média</b>               | <b>9704,8</b> | <b>226,25</b> | <b>2,406%</b> |

Fonte: PRF (2015)

#### 2.4 Acidentes atendidos pela PRF e Fiscalização

A PRF, responsável pelo atendimento e registro dos acidentes ocorridos em rodovias federais, mantém um acompanhamento estatístico dos acidentes de sua jurisdição e de acordo com estes dados, percebe-se uma manutenção relativa em relação aos números absolutos de acidentes e de vítimas ocorridos em rodovias federais entre os anos de 2010 a 2014, mesmo com aumento anual da frota de aproximadamente 7%, conforme demonstrado na Tabela 2.

Tabela 4: Número de acidentes em rodovias federais – 2010 a 2014.

| Ano                | Acidentes      | % ano anterior | Feridos        | % ano anterior | Mortos       | % ano anterior |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|
| <b>2010</b>        | 183.464        |                | 103.209        |                | 8.623        |                |
| <b>2011</b>        | 192.327        | 4,83%          | 106.818        | 3,50%          | 8.674        | 0,59%          |
| <b>2012</b>        | 184.533        | -4,05%         | 104.434        | -2,23%         | 8.658        | -0,18%         |
| <b>2013</b>        | 186.698        | 1,17%          | 103.752        | -0,65%         | 8.425        | -2,69%         |
| <b>2014</b>        | 168.509        | -9,74%         | 100.336        | -3,29%         | 8.227        | -2,35%         |
| <b>Media anual</b> | <b>183.106</b> | <b>-1,95%</b>  | <b>103.710</b> | <b>-0,67%</b>  | <b>8.521</b> | <b>-1,16%</b>  |

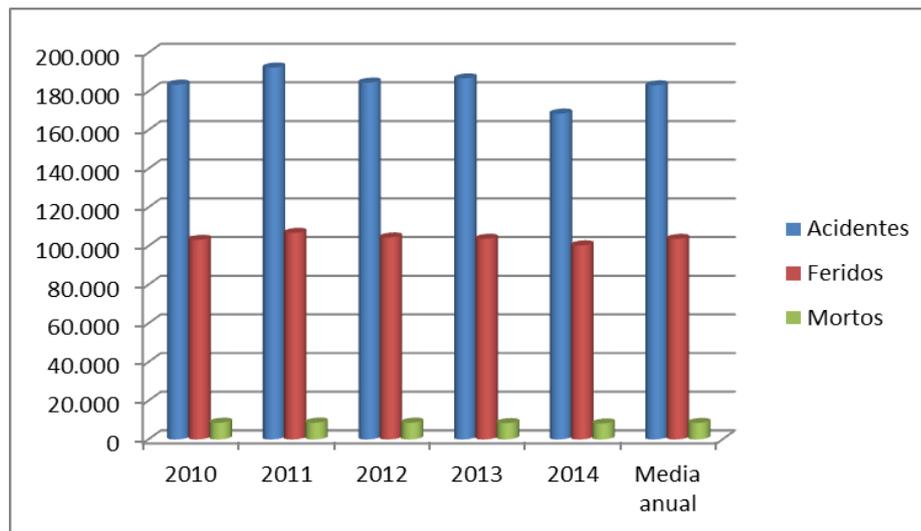
Fonte: PRF (2015)

Percebe-se uma oscilação em relação aos números do ano de 2010, porém com uma redução geral em números de acidentes, feridos e mortos, dos acidentes ocorridos nas rodovias federais sob jurisdição da PRF, conforme descrito graficamente no Gráfico 2.

Esta manutenção na média dos números absolutos de acidentes, feridos e mortos ocorridos nas rodovias federais, em que pese representarem números expressivos, demonstra o resultado operacional da PRF na busca da diminuição de tais indicadores, que em contraposição ao aumento nacional da frota de veículos, está tendo êxito na diminuição geral dos índices relativos de acidentes e de vítimas.

O resultado operacional da PRF em relação à diminuição destes números tem uma importância significativa, visto que neste mesmo período tivemos um aumento anual da frota nacional em aproximadamente 5.200.000 (cinco milhões e duzentos mil) veículos em contraposição a um pequeno aumento de apenas 434 policiais, de acordo com dados fornecidos pela PRF(2015).

Gráfico 2: Número de acidentes em rodovias federais – 2010 a 2014



Fonte: PRF (2015)

Estes números de acidentes, feridos e mortos em rodovias federais, representaram em 2012, um índice de 4,45 óbitos por cada 100.000 (cem mil) habitantes, que corresponderam a 18,77% dos índices nacionais e estes números proporcionais estão sendo diminuídos a cada ano, conforme exibido na Tabela 5.

Tabela 5: Acidentes ocorridos nas rodovias federais – 2011 a 2014.

| Ano  | Frota      | Acidentes | % Acid/Frota | Feridos | % Fer/Frota | Mortos | % Mort/Frota |
|------|------------|-----------|--------------|---------|-------------|--------|--------------|
| 2011 | 65.205.757 | 192.327   | 0,295%       | 106.818 | 0,164%      | 8.674  | 0,0133%      |
| 2012 | 70.965.139 | 184.533   | 0,260%       | 104.434 | 0,147%      | 8.658  | 0,0122%      |
| 2013 | 76.588.058 | 186.698   | 0,244%       | 103.752 | 0,135%      | 8.425  | 0,0110%      |
| 2014 | 80.060.911 | 168.509   | 0,210%       | 100.336 | 0,125%      | 8.227  | 0,0103%      |

Fonte: PRF (2015)

A imprensa a cada feriado nacional ou regional, bem como em grandes eventos que tem como consequência um aumento sazonal do trânsito, apresenta à sociedade apenas números absolutos dos acidentes, sem mencionar o aumento real da frota e a proporcional redução percentual destes números no âmbito da PRF.

A PRF em seu sítio eletrônico, procura divulgar números baseados na capacidade de trabalho, levando em conta o aumento de fluxo, de frota, sem o aumento proporcional de número de servidores, tais como o Balanço do Ano Novo do ano de 2014, divulgado para a imprensa e publicado pela da PRF, onde são apresentados os números gerais e comparativos com outros feriados e as demais ações do órgão, de forma a evidenciar o trabalho realizado e os resultados operacionais.

Para reduzir a violência no trânsito, a PRF procura agir preventivamente por meio da presença ostensiva e de uma rigorosa fiscalização de trânsito, assim como uma resposta rápida aos acidentes já ocorridos, procurando minimizar os seus efeitos.

A rigorosa fiscalização na PRF abrange uma gama de atribuições legais e delegadas por outros órgãos, que pela capilaridade da distribuição geográfica da PRF, presente em todo o território nacional, tem sido constantemente procurada a firmar parcerias.

Desta forma, desenvolve uma gama de fiscalizações específicas, tais como: de documentos de porte obrigatório, de equipamentos obrigatórios, de identificação veicular, de regras de circulação e conduta, de velocidade, de dosagem alcóolica e uso de drogas ilícitas, de peso e de dimensões, de escolta de cargas indivisíveis, de produtos perigosos, de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, nacional e internacional, de poluição sonora, de proteção às crianças e aos adolescentes, de trânsito de estrangeiros, de enfrentamento aos crimes contra a vida, a dignidade, o

patrimônio, o meio ambiente, o fisco, os direitos humanos, tráfico de armas e de drogas, porte ilegal de drogas, entre outros.

Cada uma destas atividades carece de um conhecimento prévio de legislações específicas de trânsito, de transporte, tributária, ambiental, etc., que quando não devidamente repassadas e estimuladas, podem diminuir a sua efetividade no dia-dia dos servidores da PRF.

## 2.5 Capacitação na PRF

A capacitação dos policiais rodoviários federais é realizada de forma presencial e a distância. A atualização à distância é ofertada pela SENASP, onde o servidor, por interesse próprio, procura a realização de cursos ofertados aos profissionais da segurança pública.

Na forma presencial, pode ser feito nas próprias regionais em atualizações anuais, em Operações Temáticas com deslocamento de servidores entre as regionais, nos Centros de Formação - CT's e na Academia Nacional da PRF - ANPRF.

As capacitações realizadas na ANPRF e nos CT's são de cursos de atualização de gestores, administrativos, cursos operacionais e de fiscalização. Todos estes envolvem o deslocamento de servidores de suas regionais, com custos de passagens, diárias, horas-aula e custos operacionais.

De acordo José Porto, chefe da DISEC/CEC-ANPRF, no ano de 2014 foram gastos aproximadamente R\$ 18.000.000,00 (dezoito milhões de reais) para capacitação de cerca de 7.600 (sete mil e seiscentos) servidores, chegando a um custo médio de R\$ 2.370,00 (dois mil, trezentos e setenta reais) por servidor.

Em números absolutos, a capacitação de 7.600 servidores na ANPRF, alcança a marca de aproximadamente 76% do efetivo, o que não corresponde à realidade, visto que várias destas ações podem e são realizadas por um mesmo servidor.

As atualizações realizadas nas próprias regionais (de abordagens, defesa pessoal, tiro, condução policial entre outros) envolvem o deslocamento de servidores e instrutores geralmente dentro de uma mesma regional, com custos de diárias.

As Operações Temáticas e Oficinas também envolvem o deslocamento de servidores entre regionais e, conseqüentemente, envolvem custos de deslocamento e de diárias.

### **3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

Este trabalho descreve a realidade da Polícia Rodoviária Federal no que diz respeito às suas atividades, em especial às atividades de fiscalização e capacitação. Além disso, discute o cenário nacional relacionado à frota de veículos e número de acidentes por meio de levantamento bibliográfico. Desta forma, esta pesquisa classifica-se quanto aos objetivos como descritiva e exploratória.

Além das pesquisas bibliográficas em livros, artigos, normas e entrevistas, com foco em temas sobre a fiscalização de trânsito e transporte, foram realizadas análises, a partir de um modelo denominado Fichas de Fiscalização. Portanto, além da realização de pesquisa bibliográfica, este trabalho realiza uma pesquisa experimental.

O conhecimento e desenvolvimento de uma técnica de fiscalização, atualmente não institucionalizada dentro da PRF, na modalidade “dirigida” a pequenos temas previamente propostos, pode resolver problemas ou necessidades concretas e imediatas, tais como: auxílio na atualização funcional e redução de custos institucionais, o que de acordo com Appolinário (2014, p.152), caracteriza a natureza de pesquisa aplicada.

A partir de dados institucionais da PRF em relação ao efetivo, custos operacionais de capacitação, modalidades de fiscalização e dos resultados do questionário proposto, são apresentados dados estatísticos para uma posterior análise quantitativa da adequabilidade do modelo de Fiscalização Dirigida, o que caracteriza a abordagem quantitativa.

Dos dados coletados quantitativamente, são construídos indicadores sobre os resultados institucionais da PRF e de ações de fiscalização, que realizadas em pequenos grupos e experimentalmente, auxiliam na abordagem do tema da “Fiscalização Dirigida”, qualificando ainda como uma abordagem qualitativa.

Assim, este trabalho é de natureza quantitativa e qualitativa.

A PRF tem hoje em seu quadro de servidores, aproximadamente 10.000 policiais, distribuídos em todo o território nacional, nas áreas administrativas (área

meio) e no serviço operacional (área fim). Os cargos administrativos exercidos pelos policiais não são de caráter exclusivo e os mesmos podem voltar ao serviço operacional ou desenvolver algumas atividades operacionais sob demanda, como por exemplo, em períodos de grande aumento de fluxo de veículos, tais como feriados, eventos festivos, religiosos, etc.

Todos estes servidores, a princípio, poderiam participar desta pesquisa por meio do questionário sobre as Fichas de Fiscalização, o que representa o nosso universo de pesquisa.

Porém, por questões práticas, a amostra desta pesquisa é composta por 50 (cinquenta) policiais. Esta amostra não-probabilística foi obtida a partir de policiais de mais fácil acesso do autor em seu ambiente de trabalho, assim como entre outros instrutores e alunos de cursos presenciais e de Operações Temáticas participadas pelo autor.

## **4 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

### **4.1 Fiscalização Dirigida**

Todas as modalidades de capacitação desenvolvidas na PRF são de extrema importância para os servidores, porém nem todos conseguem se atualizar, gerando sensação de insegurança durante os procedimentos de fiscalização, na correta aplicação das inovações e alterações da norma.

Esta defasagem pode ser reflexo do aumento da frota de veículos sem a respectiva compensação no número de servidores e conseqüente aumento do número de acidentes, cujos atendimentos, de trânsito, no atendimento e confecção e orientações, geram um excesso de demanda, impossibilitando o desenvolvimento de ações de fiscalização periódica, que poderiam prevenir acidentes, inibir a ocorrência de infrações e crimes de trânsito e de transporte.

Após a Instituição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 23 de setembro de 1997, pela Lei 9.503/97, alterado posteriormente pelas Leis 12.619/2012, 12.971/2014 e 13.103/2015, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) já publicou até o dia 29 de abril de 2015, 527 (quinhentas e vinte e sete) resoluções complementares, sem contar com as resoluções anteriores à Lei 9.503/97, que

foram recepcionados pelo novo código, nos conteúdos não conflitantes com a nova lei.

Na fiscalização do serviço de transporte de passageiros, de cargas e de produtos perigosos, a legislação é estabelecida por meio de resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Internamente, a PRF utiliza Manuais de Procedimentos Operacionais (MPO's), que em consonância com a norma aplicada, padroniza procedimentos internos e abrangem em um só documento, todos os conteúdos da respectiva disciplina.

A quantidade de normas e procedimentos causa um desconforto no agente, que por falta de tempo ou interesse não consegue se atualizar, afastando-se destes procedimentos.

O medo de incorrer em erro de interpretação e de procedimento, dado que os atos do agente público são vinculados e os procedimentos em desacordo com a norma podem ensejar em medidas administrativas e penais, também são um entrave aos agentes, que preferem realizar procedimentos mais comuns e corriqueiros, que não requerem de um conhecimento de normas complementares, tais como a fiscalização de licenciamento, cinto de segurança, uso de capacetes, etc.

O que seria então e qual o benefício para a instituição e para os seus agentes da “Fiscalização Dirigida”?

## 4.2 Modelos Existentes

### 4.2.1 Ações Dirigidas da CONAFIPP/CONARPP

Fiscalização, de acordo com o dicionário on-line do MICHAELIS (2015), é a ação ou efeito de fiscalizar, ou cargo e exercício de fiscal, que neste caso, refere-se às atividades da administração pública e de seus agentes visando se fazer cumprir as obrigações legais pela sociedade. Esta ação estatal de poder de polícia está presente em diversos ramos da administração pública, como por exemplo, a fiscalização de trânsito.

O ato dirigido é administrado e orientado, desta forma, a Fiscalização Dirigida, seria o ato administrativo, orientado e direcionado.

A Fiscalização Dirigida na PRF seria então uma fiscalização direcionada a pequenos temas, abordado e orientado pela instituição, de modo a maximizar os resultados desta ação de fiscalização, de acordo com a demanda e necessidade do órgão.

Para tanto, o efetivo deveria ter acesso a um material de apoio, orientando os procedimentos para aquele assunto direcionado, inclusive com meios de acesso para que o servidor possa dirimir as dúvidas que venham a surgir.

O policial rodoviário habitualmente lida com legislação de trânsito, estabelecida pela Lei 9.503/97, o CTB e nas resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), dada a presença nas rodovias e a atuação natural com trânsito.

O transporte rodoviário de cargas, passageiros e produtos perigosos é regido por resoluções da ANTT e são trabalhadas na PRF, por meio de Convênio desta agência regulatória.

A fiscalização de Produtos Perigosos toma por base o Decreto 96.044 de 18 de maio de 1988, que aprovou o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências, alterado pela Resolução ANTT, nº 3.665/2011.

O Regulamento de Transporte é um documento que estabelece normas e procedimentos, em relação ao transporte rodoviário de produtos perigosos e tem as suas instruções prescritas pela Resolução ANTT nº 420/2004, documento com 774 páginas.

Uma das ações iniciais de adoção de uma fiscalização dirigida, foi adotada por membros da Comissão Nacional de Fiscalização de Produtos Perigosos (CONAFIPP) e da Comissão Nacional de Análise de Recursos de Produtos Perigosos (CONARP), inicialmente com o nome de "Ação Dirigida".

A Ação Dirigida surgiu a partir de questionamentos de PRF's membros do Grupo de Fiscalização de Produtos Perigosos (GFPP) que tinham afinidade com a área, por meio do aplicativo para *smatphones*, Whatsapp.

Os membros da CONAFIPP/CONARPP perceberam um grande volume de dúvidas dos membros do Grupo de Fiscalização de Produtos Perigosos (GFPP) em relação à extensa legislação aplicada e entenderam melhor se antecipar a elas.

Foram lançadas no ambiente interno de um sítio eletrônico na Web, <http://www.produtosperigososbrasil.com>, ações dirigidas com temas específicos e

diretos, aos policiais rodoviários federais, que voluntariamente se dispunham a participar.

As ações dirigidas foram estabelecidas num período de 4 (quatro) dias, de modo que todos os policiais rodoviários federais voluntários pudessem participar.

Esta proposta da CONAFIPP/CONARPP visa ainda, unificar procedimentos e padronizar a fiscalização em nível nacional, dada a amplitude de alcance das informações via aplicativos para *smartphones*.

Nilson Restanho, membro da CONAFIPP/CONARPP, relata ainda que para cada ação dirigida é previamente elaborado um material de apoio, com os procedimentos e orientações, para que os policiais rodoviários federais procurem estudar e dirimir dúvidas. Nos dias de efetiva operacionalização da ação dirigida, instrutores se prontificam a ficarem conectados nos grupos de fiscalização, além de atenderem telefonemas com as demandas que venham a surgir durante a ação.

Ressalte-se que este modelo de ação partiu da iniciativa dos instrutores e não receberam nenhuma ajuda ou controle por parte da gestão da PRF. Estes instrutores bancam a manutenção do seu sitio eletrônico na rede mundial de computadores e com *smartphones* pessoais ajudam a operacionalizar as ações.

#### 4.2.2 Fichas individuais do MBFT

Outro modelo de utilização de fichas de fiscalização encontra-se anexo à Resolução CONTRAN nº 371, de 10 de dezembro de 2010, que aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT). Nela, além do MBFT Volume I, constam fichas de individuais, classificadas por código de enquadramento e seus desdobramentos.

As fichas são compostas de alguns campos, que orientam aos usuários e aos agentes de fiscalização todos os procedimentos e enquadramentos cabíveis.

Estas fichas são de grande valia na fiscalização, pois impõe regramentos em relação ao real enquadramento das infrações de trânsito, orientando os usuários e os agentes de trânsito.

No entanto, estas fichas servem como orientação geral para os procedimentos de fiscalização de apenas uma parte das infrações de trânsito estabelecidas no CTB.

Existem apenas 283 (duzentas e oitenta e três) fichas individuais como anexos do MBFT e 386 (trezentos e oitenta e seis) códigos de infrações de trânsito, estabelecidos pelas Portarias do DENTRAN 219/2014, 276/2012, 375/2012 e pela Lei 12.971 de 09 de maio de 2014.

#### 4.3 O modelo proposto de Fiscalização Dirigida para a PRF

A PRF, com aproximadamente 10.000 policiais espalhados por todo o país, carece de mecanismos mais eficientes de modo a tentar prover ao seu efetivo o conhecimento e aperfeiçoamento de normas e procedimentos.

O modelo proposto, não seria engessado, como algo pronto e acabado e sim adaptável às necessidades que venham a surgir, pois algumas regionais têm demandas específicas em função do fluxo normal de veículos, ou especificamente em relação ao aumento sazonal em função de feriados, eventos festivos, religiosos.

Neste caso, a fiscalização dirigida não tem a intenção de tentar capacitar o efetivo em toda a legislação de trânsito e transporte, o que seria impraticável, mas procurar trabalhar com o efetivo em temas pontuais, de acordo com a necessidade do órgão e demandas do efetivo.

Poderíamos ter, por exemplo, em localidades com grande fluxo de motocicletas, ações nas quais os seus agentes consigam realizar com segurança todos os atos administrativos relacionados com a fiscalização destes veículos, tais como: especificações de capacetes de segurança, equipamentos obrigatórios específicos, normas de circulação, documentos obrigatórios, legislação específica para o transporte de cargas (*motoboy*) e passageiros (moto táxi). Percebemos que mesmo para uma pequena demanda, surgem diversos subtemas, que nem sempre são absorvidos de uma só vez.

Desta forma, a regional poderia propor ao efetivo num primeiro momento, que fossem feitas fiscalizações específicas, disponibilizando um material de apoio, explicando os procedimentos corretos de fiscalização e os atos administrativos cabíveis.

Esta orientação e proposta não podem ser impositivas. A ideia é mostrar ao efetivo a importância da fiscalização sugerida, tentando trazer a atenção destes agentes, servindo inclusive como um apoio ao servidor no momento em que surgirem as dúvidas.

Neste sentido, deve ser previamente disponibilizado um material de apoio sobre este tema, de modo que os policiais possam antecipadamente estudar o assunto e de forma voluntária colocar em prática durante os seus plantões de trabalho.

Para auxiliar nesta ação de fiscalização, seriam disponibilizados meios de consultas (e-mail, telefones funcionais, mídias sociais), para que as dúvidas surgidas no ato da fiscalização pudessem ser sanadas.

Nesta ação de fiscalização, o objetivo não é obrigar o servidor a se atualizar, mas dar condições para que ele, no momento de dúvidas possa saber diretamente quais os procedimentos devem ser adotados naquela fiscalização específica.

Os resultados operacionais destas ações de fiscalização seriam vistos em função da comparação dos números de autuações do tema específico, antes e depois da ação de fiscalização dirigida, ou ainda, em função da diminuição de erros do preenchimento destes autos.

Uma sequência de ações dirigidas repassaria ao efetivo uma grande quantidade de conteúdo, que deixaram de ser vistos em função das constantes atualizações das normas, o que hoje tem afastado o servidor da efetiva fiscalização.

A confecção do material de apoio poderia ser feita pelos instrutores do quadro da PRF, tomando por base a legislação vigente, inclusive com o aproveitamento das fichas individuais e procedimentos do MBFT, porém atendendo as especificidades da PRF.

O diferencial deste material seria a compilação da legislação em um só documento e a colocação de exemplos, ilustrações, bem como a explicação de quando e como realizar as autuações e demais procedimentos administrativos cabíveis

#### 4.4 Pesquisa com o efetivo

Para subsidiar o grau de percepção deste tipo de ação junto ao efetivo, foi feito um questionário em meio eletrônico, por meio da ferramenta de pesquisa disponibilizada pelo Google, o Google Forms<sup>3</sup>.

A disseminação do questionário criado foi feita por meio de e-mail s e mensagens de pelo aplicativo Whatsapp.

---

<sup>3</sup> <https://www.google.com/forms/about/>

Apesar da disponibilização do formulário entre centenas de agentes, foram obtidas as respostas de 45 pessoas, dos quais serão feitas as análises desta pesquisa.

O formulário, intitulado de “Pesquisa sobre as Fichas de Fiscalização de Trânsito e Transporte”, encerrado em 31 de maio de 2015, estava disponível aos participantes na Web<sup>4</sup> e pode ser visualizado no Anexo C.

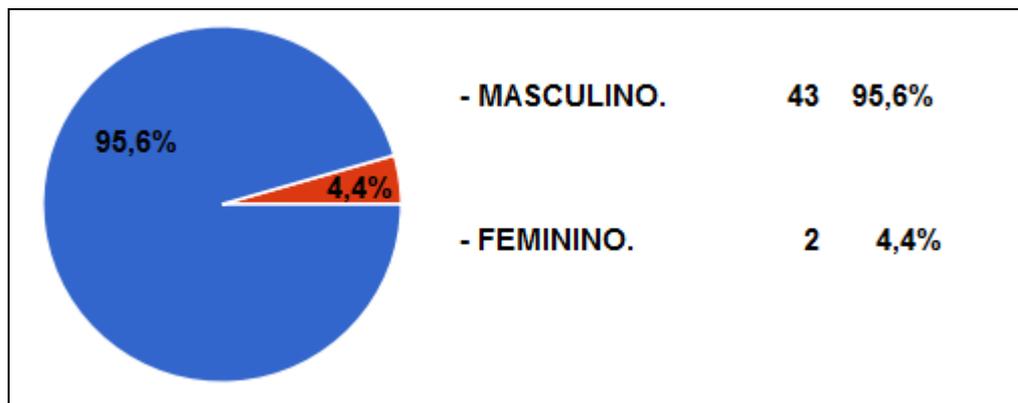
#### 4.4.1 Perfil Social

Inicialmente, a pesquisa procura identificar o perfil do entrevistado, com o sexo, grau de afinidade com a fiscalização de trânsito e de transporte, estado em que o servidor trabalha e instituição.

A atividade policial historicamente tem uma procura maior de servidores do sexo masculino, apesar de um aumento significativo de servidoras nos quadros dos órgãos policiais.

Dos 45 entrevistados, que participaram desta pesquisa, 43 deles, a maioria absoluta com a representatividade de 95,6% declararam ser do gênero masculino enquanto apenas 02 declararam ser gênero feminino.

Gráfico 3 – Gênero dos entrevistados.



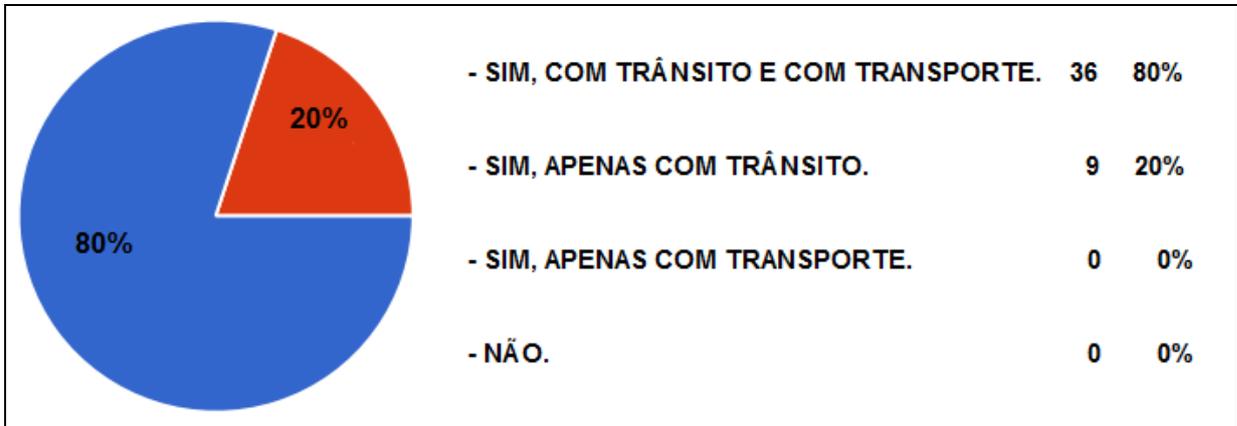
Fonte: Dados da pesquisa (2015)

E destes, todos trabalham com trânsito ou com transporte, prevalecendo os que trabalham com ambos, trânsito e transporte, com 36 opções, correspondendo a 80% dos entrevistados, fato que se justifica devido ao público abordado, que em sua grande maioria, é composta por PRF's que já realizaram cursos específicos da área

<sup>4</sup> <http://goo.gl/forms/XYZfwX8BU>

de transporte, cuja legislação específica é regida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

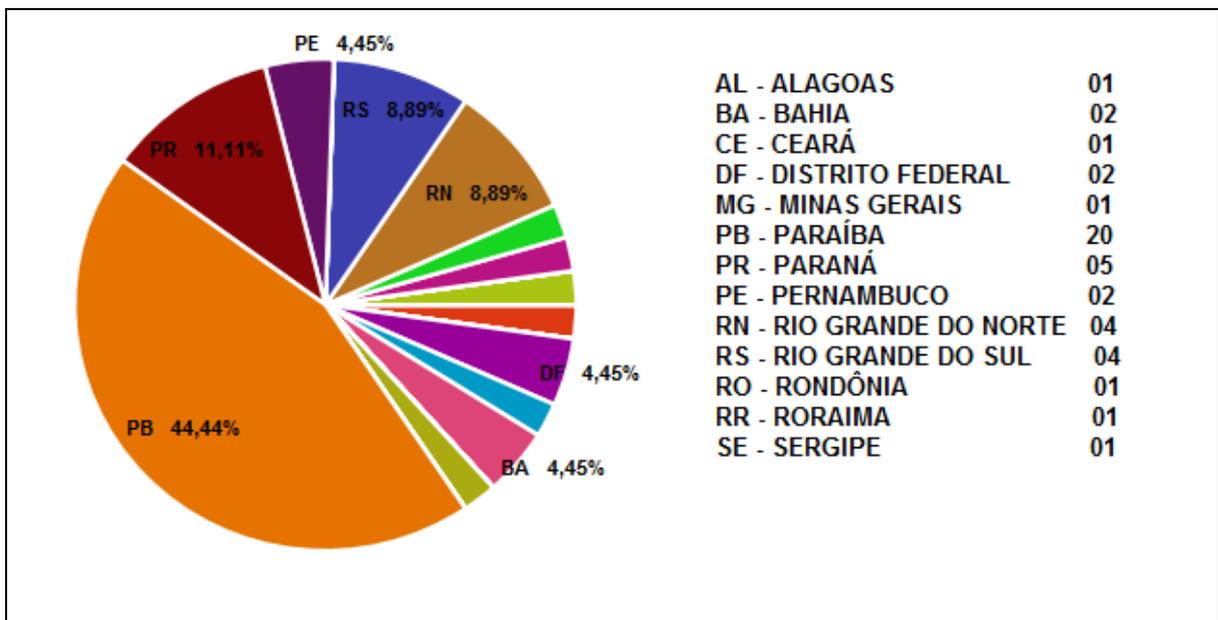
Gráfico 4 – Local de Trabalho.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Em seguida, foi abordado a cerca do local de serviço dos servidores entrevistados, que em sua maioria responderam trabalhar na Paraíba, o que se justifica pela proximidade e conhecimento com o autor, que também é servidor no mesmo estado.

Gráfico 5 – Local de Serviço.



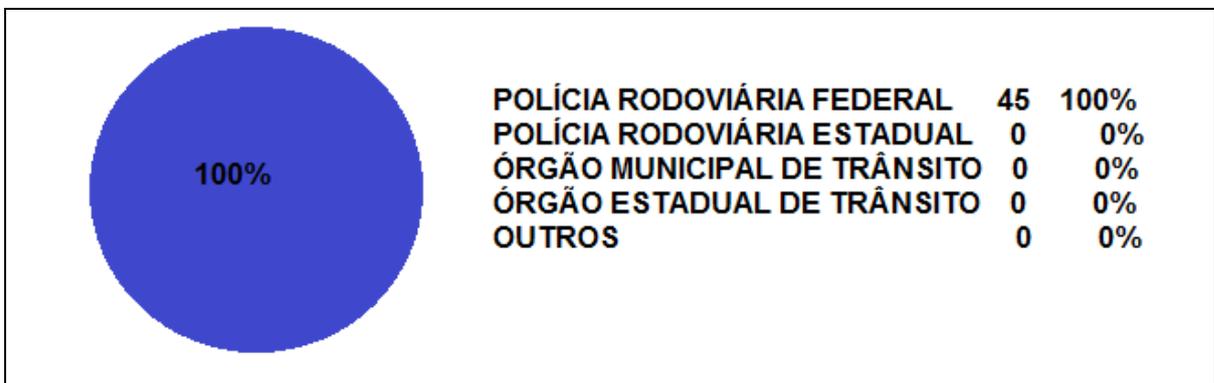
Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Mesmo assim, percebe-se ainda uma representatividade nacional, diluída em servidores que em algum momento trabalharam, se comunicaram com o autor, em operações que englobam servidores de várias regionais da PRF. Constantemente a PRF desenvolve ações policiais em locais específicos, que demandam o deslocamento de servidores de outras regionais. Ações de capacitação, treinamento, combate ao tráfico e contrabando, fiscalizações, educativas, etc.

ANTT, tivemos uma totalidade de respostas de servidores da PRF.

No entanto, apesar do direcionamento deste trabalho para a PRF, poderia ser operacionalizado por qualquer outro órgão que trabalhe com trânsito e com transporte, ofertando aos seus servidores uma oportunidade de acesso a material e apoio que podem minimizar dúvidas que surgem no momento de abordagens e fiscalizações.

Gráfico 6 – Órgão de Trabalho.



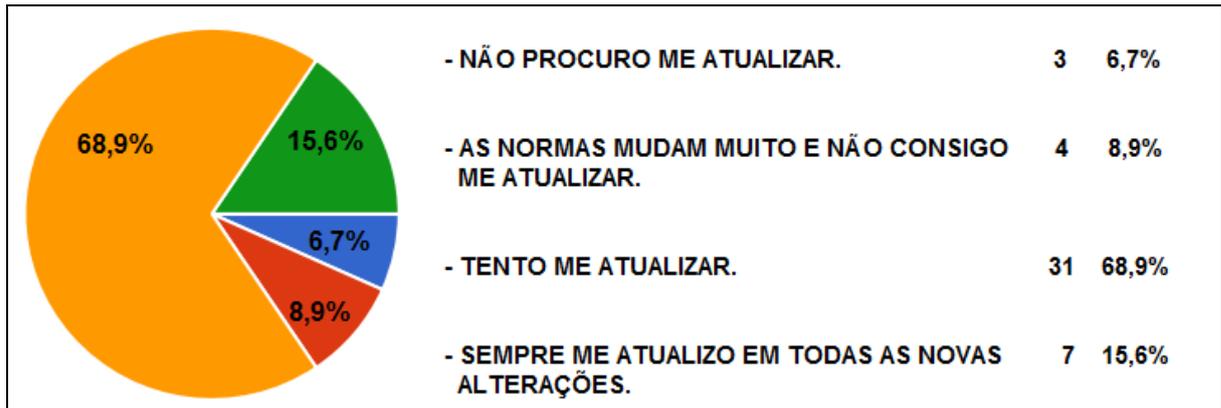
Fonte: Dados da pesquisa (2015)

#### 4.4.2 Atualização em relação às normas

Na sequência, o questionário aborda o tema de capacitação funcional, focando nas oportunidades ofertadas aos servidores e também das constantes alterações das normas relacionadas à fiscalização de trânsito e de transporte, que quando não acompanhadas, podem afastar o servidor das fiscalizações específicas, por insegurança ou desconhecimento.

Neste quesito, a maioria das respostas mostra que o servidor procura efetivamente se atualizar, no entanto poucos admitem ter o pleno conhecimento de todas as normas, mostrando assim o interesse e a necessidade da constante atualização.

Gráfico 7 – Atualização em relação às normas.

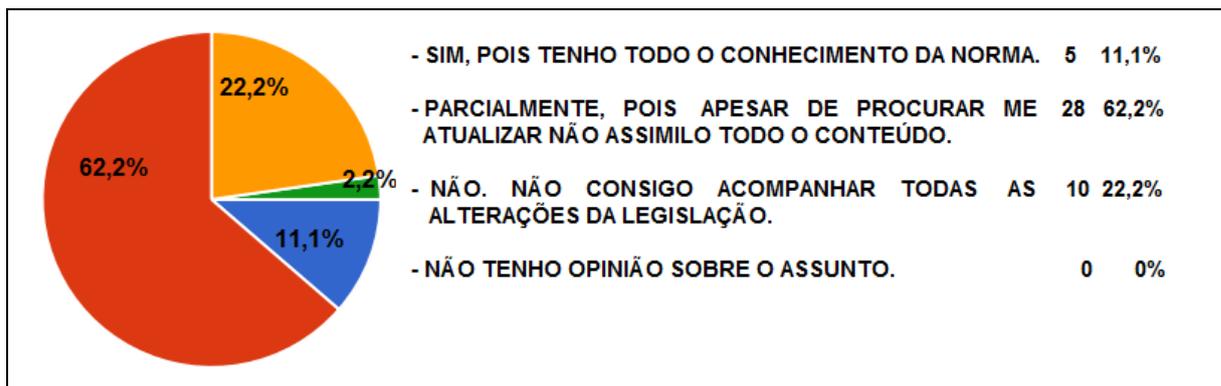


Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Como consequência da necessidade de constante capacitação, percebemos que estes servidores não se sentem completamente confortáveis em aplicar todas as normas relacionadas à sua atividade laboral.

Tal conclusão foi corroborada pelas respostas ao item seguinte, onde foi abordada a segurança do servidor em realizar as fiscalizações de trânsito e de transporte, atendendo as normas vigentes.

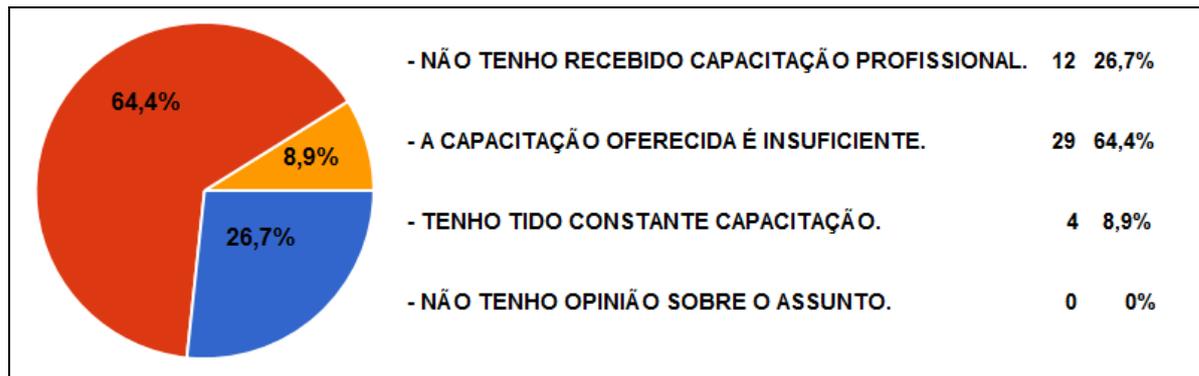
Gráfico 8 – Segurança na aplicação das normas.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Em relação às atualizações de normas e procedimentos ofertadas pela instituição à qual o servidor está vinculado, percebemos que as respostas direcionam para a falta ou insuficiência de capacitação funcional.

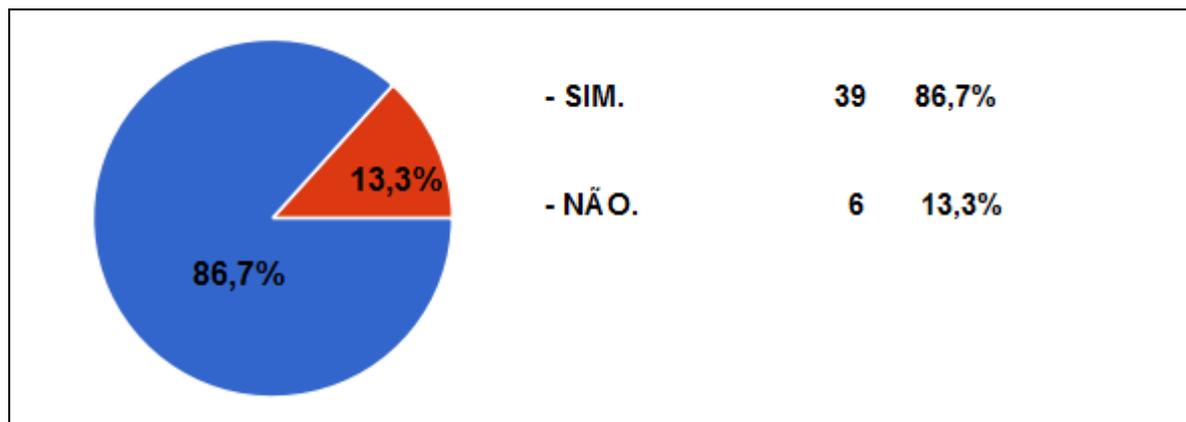
Gráfico 9 – Capacitação do servidor.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

A capacitação virtual, utilizando-se de ferramentas de e-mail, ambientes EaD, material de apoio, foi abordada na sequência, aonde vimos que a maioria dos servidores já teve acesso às capacitações virtuais por meio da rede mundial de computadores (internet).

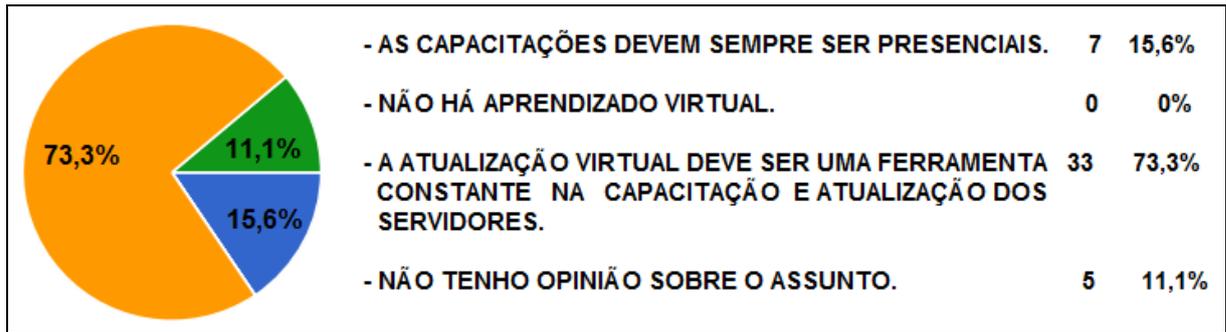
Gráfico 10 – Capacitação Virtual – Uso



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

E estes servidores demonstraram ainda e a importância de tais ferramentas como meios de facilitação do conhecimento. De modo que a capacitação virtual, ou assistida deve continuar sendo disponibilizada e incentivada em relação ao seu uso.

Gráfico 11 – Capacitação Virtual.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

#### 4.4.3 Material de Apoio

Para ilustrar o que seriam estas fichas de fiscalização, foi confeccionado pelo autor 03 (três) modelos de Fichas de Fiscalização, com os temas “PARA-CHOQUE TRASEIRO”, “ÔNIBUS E MICROÔNIBUS” e “RNTRC – DOCUMENTO DE PORTE OBRIGATÓRIO”.

Apesar de temas simples, em função da quantidade de legislação aplicada para cada um deles, torna-se de difícil entendimento. O tema “PARA-CHOQUE TRASEIRO”, por exemplo, está disciplinado, de acordo com o tipo e ano de fabricação do veículo em 03 (três) resoluções do CONTRAN, a 805/95, 014/98 e 152/03.

As fichas de fiscalização confeccionadas foram utilizadas na pesquisa com os servidores e estão anexas a este relatório no Anexo B.

A pesquisa tem como apoio um material denominado de “Fichas de Fiscalização”, que foi disponibilizado como material de apoio aos servidores.

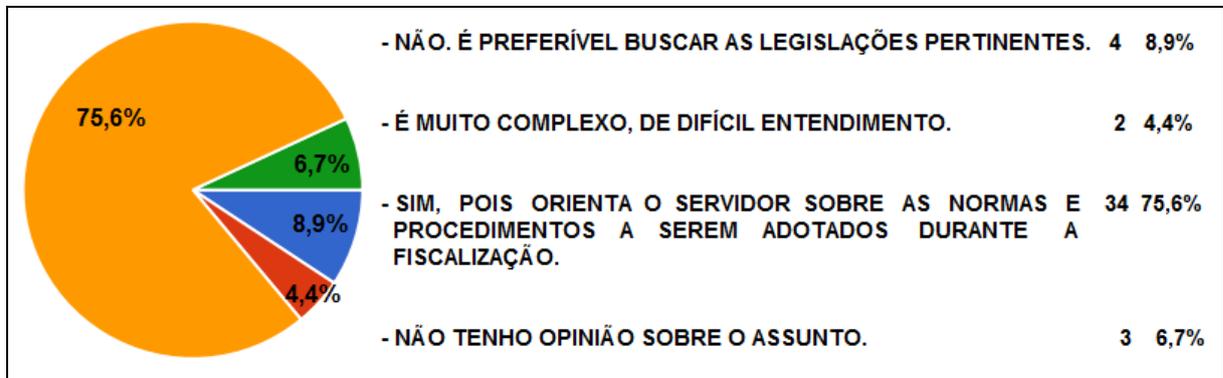
Um melhor resultado seria obtido caso todos os entrevistados tivessem efetivamente conseguido visualizar as “Fichas de Fiscalização”, o que não foi possível, pois alguns não conseguiram efetuar o *download* dos arquivos disponibilizados, que estavam compactados.

Alguns servidores enviaram comentários de que não tiveram acesso ao material e para estes, foi enviado um e-mail com os arquivos anexos, porém não foi possível solucionar todas as partes, devido à falta de um retorno (*feedback*) sobre os problemas enfrentados.

Mesmo assim, a grande maioria respondeu com conhecimento do material proposto e demonstraram interesse na disponibilização de materiais de apoio ao servidor que está realizando procedimentos de fiscalização.

Inicialmente, após a disponibilização deste material, foi perguntado sobre a disponibilização de materiais de apoio, onde a maioria absoluta de 79,1% dos entrevistados concorda que o material de apoio auxilia os servidores, orientando para o correto enquadramento das normas relacionadas.

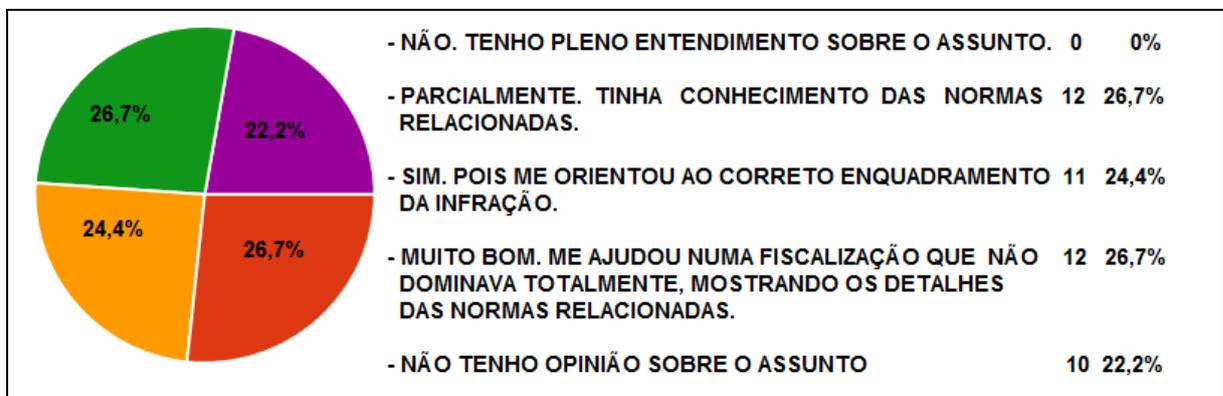
Gráfico 12 – Atualização em relação às normas.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Em relação à Ficha de Fiscalização de Para-Choque Traseiro, quando perguntado se o material ajudou ou trouxe alguma informação que o entrevistado desconhecia ou que não lembrava, verificou-se que 51,1% das respostas trouxeram novidades ou relembram procedimentos e normas ou ajudaram efetivamente na fiscalização.

Gráfico 13 – Ficha de Fiscalização de Para-Choque Traseiro.

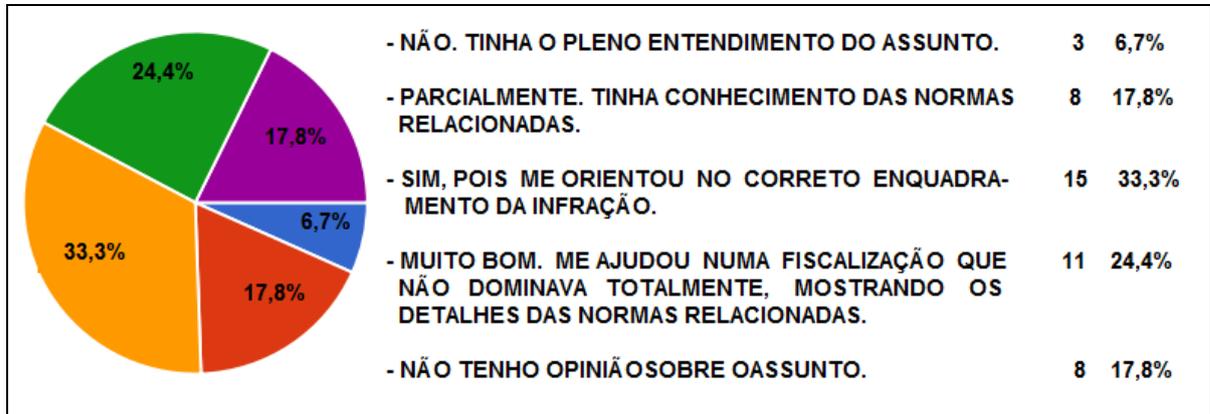


Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Comportamento idêntico quando foram abordados sobre a Ficha de Fiscalização de Ônibus, cujo percentual foi de 33,3% de SIM e 24,4% MUITO BOM,

quando perguntados se o material ajudou ou trouxe alguma informação que o entrevistado desconhecia ou que não lembrava.

Gráfico 14 – Ficha de Fiscalização de Ônibus.



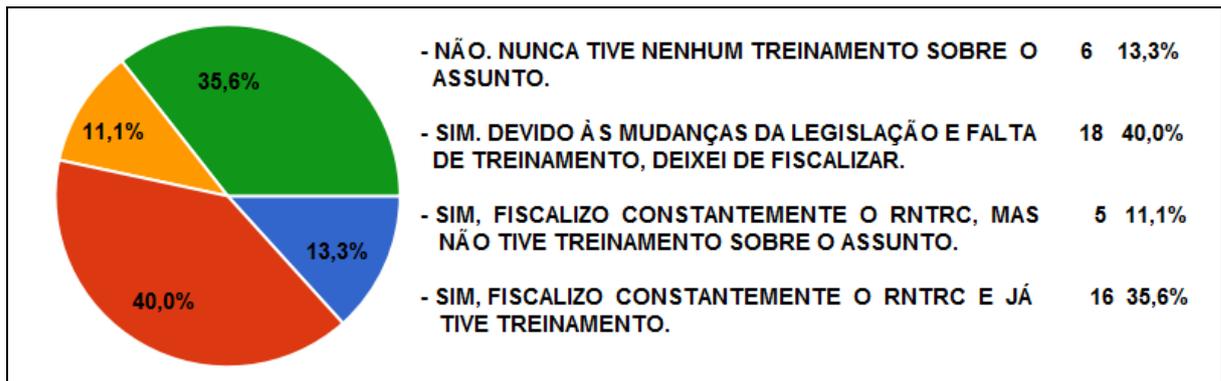
Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Antes de abordar sobre a Ficha de Fiscalização de Documentos de Porte Obrigatórios do RNTRC, foi questionado se o entrevistado já fiscalizou o Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga, dado que este tipo de fiscalização, por meio de convênio, efetivamente não é realizado por todos os policiais rodoviários.

Desta forma, percebeu-se que 13,3% dos entrevistados nunca haviam recebido treinamento sobre o assunto e que a maioria de 40% deles, deixou de fiscalizar devido às alterações da legislação da ANTT.

A capacitação em relação aos procedimentos e normas da ANTT, repassados por agentes da ANTT ou instrutores da própria PRF são de primordial importância para que os agentes da PRF consigam realizar estas fiscalizações com a segurança necessária.

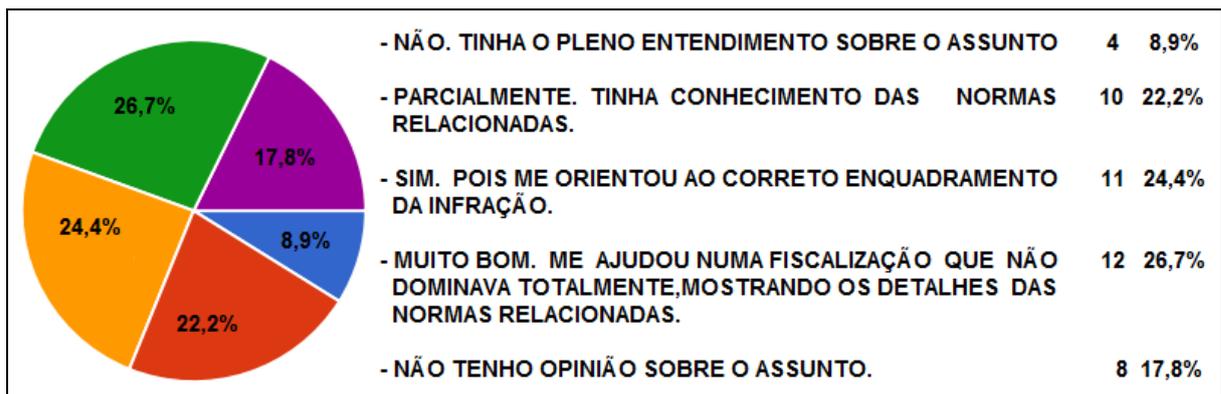
Gráfico 15 – Sobre a Fiscalização do RNTRC.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

E, especificamente, em relação à Ficha de Fiscalização dos Documentos de Porte Obrigatório no RNTRC, quando também perguntados se o material ajudou ou trouxe alguma informação que o entrevistado desconhecia ou que não lembrava, novamente a maioria de 51,1%, sendo que 26,7% informam que o material auxiliou em assuntos que desconhecia ou que não dominava totalmente.

Gráfico 16 – Sobre a Fiscalização do RNTRC.



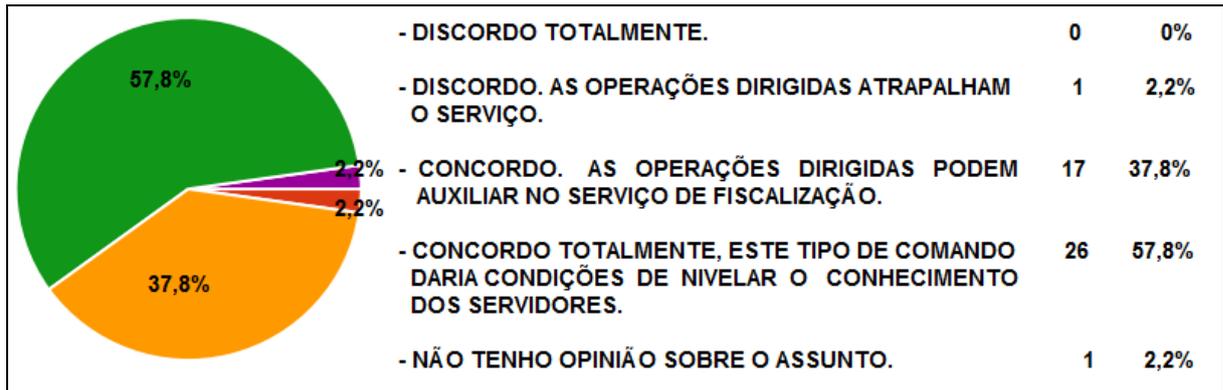
Fonte: Dados da pesquisa (2015)

#### 4.4.4 Finalização do questionário

Ao final do questionário, foi abordada a institucionalização da Fiscalização Dirigida na PRF, com a publicação de materiais de apoio em períodos pré-determinados, com o advento dos canais para minimizar dúvidas.

E assim, a expressiva maioria de 95,6% concorda ou concordam totalmente com a implantação desta modalidade de fiscalização, que poderia auxiliar no aprendizado dos servidores, enquanto apenas 2,2% discordam de tal proposição.

Gráfico 17 – Fiscalização Dirigida.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Para sondar ainda a necessidade de atualização de vários temas, foi perguntado sobre que outros materiais de apoio o servidor gostaria que fossem publicados.

Por existirem centenas de assuntos a tratar, foram oferecidas seis opções diretas e uma opção denominada de “outra” a abranger demais assuntos.

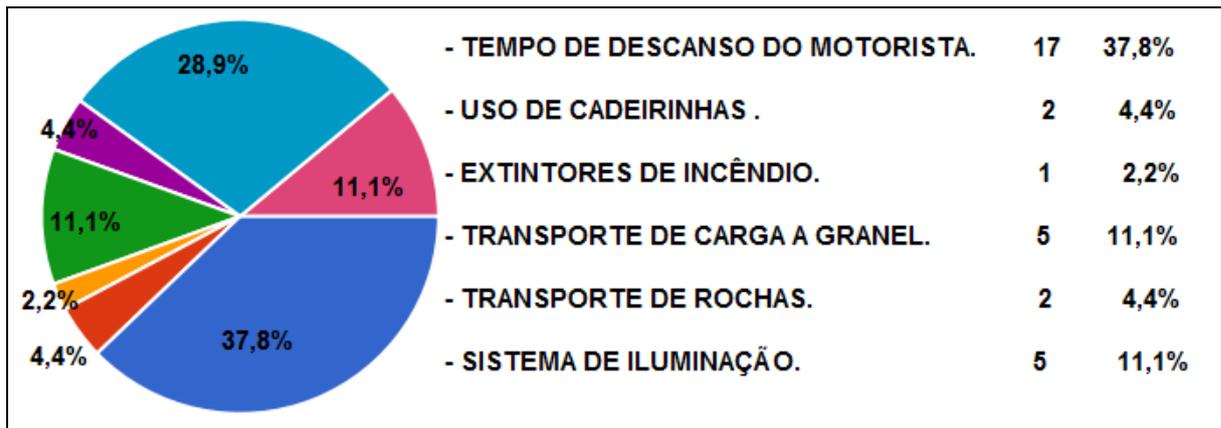
Destes destacaram o interesse dos entrevistados sobre o “Tempo de descanso do motorista” e sobre “Sistema de Iluminação”, com 37,8% e 28,9% respectivamente.

Ressalte-se que a Lei do Descanso do motorista profissional, estabelecida pela Lei 12.619/12, alterada pela Lei 13.103/15, depende de regulamentação de pontos de espera, descanso e repouso, de acordo com o Decreto 8.433/15 e estão com as suas fiscalizações temporariamente suspensas, mesmo assim, pela importância do tema, para evitar tragédias envolvendo os veículos de transporte de passageiros de carga despertam o interesse dos PRF's.

Outro tema em destaque é sobre o sistema de iluminação, que regulado por várias normas distintas, entre elas a Resolução CONTRAN nº 227 de 09 de fevereiro de 2007, porém extremamente técnica, com 256 páginas, o que contribui para a não atualização funcional.

Neste momento, um material de apoio, com a sintetização do conteúdo que efetivamente o agente de fiscalização possa aplicar na prática, sem se preocupar com termos excessivamente técnicos, auxiliaria enormemente na efetiva fiscalização.

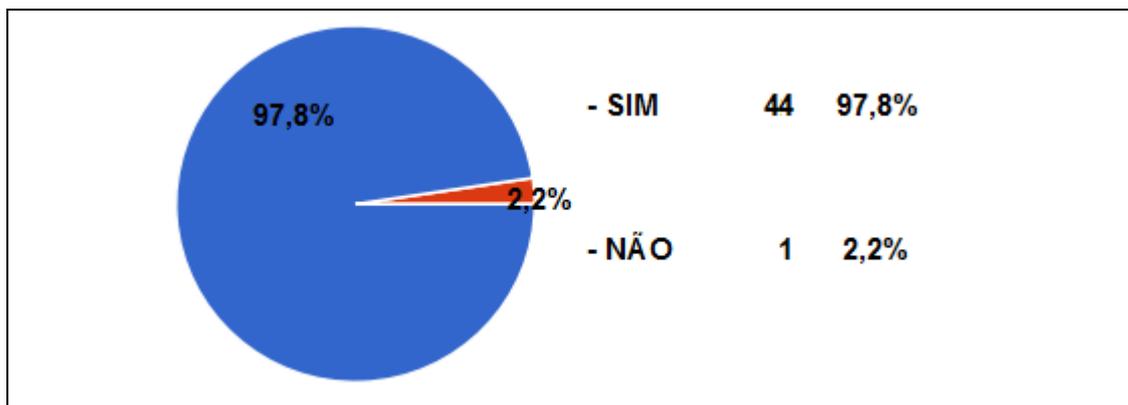
Gráfico 18 – Outros Temas.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Desta forma, o efetivo pesquisado demonstrou o interesse na publicação materiais de apoio em assuntos diversos, que poderiam trazer benefícios à fiscalização.

Gráfico 19 – Adoção do Modelo de Capacitação.



Fonte: Dados da pesquisa (2015)

Finalizando o questionário, foi deixado à disposição do entrevistado um campo subjetivo para que ele pudesse contribuir com sugestões, críticas, pontos positivos e a melhorar.

Nestes, pode-se observar que alguns deles não conseguiram baixar o material, o que pode ter prejudicado o entendimento e resposta aos quesitos relacionados com o material de apoio.

Outro ponto abordado foi a sugestão de colocar estudos de caso no material de apoio, de modo a melhorar o entendimento do tema proposto, ou ainda de

disponibilizar um *check list*, no qual o agente iria verificando ponto a ponto o atendimento ou não às determinações das normas.

Quadro 1: Resposta espontâneas

|   |
|---|
| <p>1 - Muito bom</p> <p>2 - Bastante didáticas e ajudam na fixação do conteúdo na prática.</p> <p>3 - positivas, por possuir formato diferente, direcionado para a atividade prática.</p> <p>4 - Adequadas e pertinentes.</p> <p>5 - Caro Instrutor, a única ressalva é que o link do e-mail direcionou diretamente para o questionário, sem ter acesso as fichas, sendo que deveria primeiro direcionar as fichas para depois abrir o questionário. Sendo assim nos induz a responder sem ter visto as fichas.</p> <p>6 - Muito bom.</p> <p>7 - Muito boas e bem elaboradas as fichas, pois tem a vantagem de detalhar pontos específicos de temas que, mesmo já sendo disciplinados pelos MPOs, trazem facilidade ao policial e o auxilia nas dúvidas.</p> <p>8 - As fichas de fiscalização se prestam a ser um atalho para que o agente compreenda mais facilmente as implementações e alterações da legislação.</p> <p>9 - Muito bem elaboradas. Em termos de fiscalização dirigida, já tenho um pouco de experiência na área de produtos perigosos, na qual é adotado este procedimento. É algo muito interessante, de forma a fixar o conteúdo, além de permitir uma expansão gradual do conhecimento. Parabéns pela iniciativa</p> <p>10 - Como o conhecimento de trânsito está "espalhado" em uma legislação bastante ampla, as fichas de fiscalização são uma excelente ferramenta para aprendizagem e motivação do quadro.</p> <p>11 - devem ser orientadoras e mostrarem a direção correta em uma fiscalização.</p> <p>12 - Muito bom o material.</p> <p>13 - Seria interessante a publicação de estudos de caso.</p> <p>14 - Excelente material; faz o policial ir diretamente aos pontos interessantes para fiscalizar.</p> <p>15 - muito bom</p> <p>16 - como sugestão, já poderia ter um check list pronto, como anexo, para ajudar na fiscalização</p> <p>17 - AINDA NÃO AS CONHEÇO</p> <p>18 - Fossem sempre atualizadas</p> |
|---|

Fonte: Dados da pesquisa (2015)

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cobrar que os servidores cumpram à risca a efetiva fiscalização de trânsito e de transporte, que por si só estão amparadas em um emaranhado de normas, coloca o servidor numa posição defensiva que com medo de agir por desconhecimento ou insegurança, deixa de cumprir esta importante atribuição funcional.

Esta inibição se deve ainda à quantidade de serviço e atribuições que vem aumentando ano a ano sem a proporcional alocação de servidores.

A proposição da Fiscalização Dirigida na Polícia Rodoviária Federal (PRF), que poderia ser adotada por qualquer outra entidade pública com atribuições de fiscalização de trânsito e de transporte, poderia auxiliar na disseminação de fiscalizações cujos temas possam ser de interesse do órgão, no combate a problemas localizados de acordo com a necessidade regional de cada unidade de fiscalização.

Esta modalidade de fiscalização não deverá ser uma ação que substitua qualquer programação institucional de capacitação presencial ou virtual, dado que estas ações motivam os servidores a buscarem conhecimentos para colocar em prática em suas regionais ou em operações nacionais, que são oportunidades de interação com demais agentes lotados em regionais distintas.

O objetivo principal desta ação seria propor aos agentes de fiscalização, temas específicos, com o respectivo material de apoio, bem como os canais de consulta, onde num primeiro momento fiscalizaria para visualizar os problemas que enfrentaria na fiscalização de rotina, mas sabendo que teria um suporte de um material de apoio e de canais para dirimir dúvidas.

A sistematização da fiscalização dirigida seria feita de acordo com a necessidade da unidade regional e com o seu próprio efetivo, sem a necessidade de convocação de servidores de outras localidades, que implicariam em custos operacionais com deslocamentos e diárias.

Com o efetivo local, seria proposto um tema para fiscalização a ser implementado na rotina do servidor, por um período que abranja o serviço de todos os servidores, onde previamente seria disponibilizado um material de apoio, com a sintetização da situação problema e o modo de ação, tomando por base a legislação correspondente.

Este material deveria ser confeccionado por servidores com notório conhecimento dos assuntos propostos e a medida de sua confecção, fazer parte de um banco de dados, que pudesse ser utilizado nestas fiscalizações dirigidas, bem como servir de apoio aos servidores posteriormente, em seu serviço ordinário.

Outro importante pré-requisito da fiscalização dirigida seria a disponibilização de canais para que o servidor possa entrar em contato no momento de dúvidas. Num primeiro momento da fiscalização dirigida, este apoio poderia ser feito por

servidores com notório conhecimento do assunto, por meio de telefones funcionais, e-mail 's institucionais ou mídias sociais.

Este canal não se encerraria ao final da fiscalização dirigida, mas poderia ser limitado, de modo que o servidor tenha sempre a opção de dirimir suas dúvidas.

A pesquisa realizada comprova a importância do assunto e a aceitação dos servidores, que identificaram nesta modalidade uma importante ferramenta de apoio na efetiva fiscalização.

Diante dos resultados da pesquisa com os servidores, pode-se compreender a importância do tema em discussão, onde a PRF ou qualquer outra instituição que atua com a fiscalização de trânsito e de transporte poderia implementar.

Para colocar o modelo de fiscalização na prática, que seria na verdade uma atualização dos servidores, bastaria contar com o auxílio de servidores com conhecimentos específicos nas áreas e o apoio dos gestores.

## **A PROPOSED MODEL FOR DIRECTED TRANSIT SUPERVISION AND TRANSPORT IN PRF**

### **ABSTRACT**

Depending on the view of the possibility of deploying a new traffic surveillance mode and transport in the Federal Highway Police, using institutional tools, social media and the internet, this paper presents the so-called Model Driven Inspection, might work as an institutional action to promote knowledge the agent of the application of the standard and its subsequent update, virtual or assisted manner. The research procedures are descriptive and exploratory by addressing a model to be applied by the Federal Highway Police, with experimental research on the model with 45 police officers, characterizing the nature in applied research qualitative and quantitative. The research conducted, it is clear that road police understood the appropriateness and relevance of the proposed model, which could assist in supporting the training and assistance in enforcing the traffic and transport.

Keywords: Training. Effective Supervision. Federal Highway Police.

## REFERÊNCIAS

ALCANTARA, CM. **Os Princípios Constitucionais da Eficiência e Eficácia da Administração Pública: Estudo comparativo Brasil e Espanha**. Curitiba-PR, 2009. Revista da Academia Brasileira de Direito Constitucional. Curitiba, 2009, n. 1, Ago.-Dez. p. 24-49.

ANTT. **Resolução nº 420**, de 12 de fevereiro de 2004. Aprova as Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos. Brasília, 2004.

ANTT. **Resolução nº 3.665**, de 04 de maio de 2011. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Brasília, 2011

APPOLINÁRIO, F. **Dicionário de metodologia científica: um guia para a produção do conhecimento científico**. São Paulo: Atlas, 2004

ARAGÃO. AS. **O CONCEITO DE SERVIÇOS PÚBLICOS NO DIREITO CONSTITUCIONAL BRASILEIRO**. Salvador - BA, 2009. Disponível em: <<http://www.direitodoestado.com.br/redae.asp>>, acessado em 29 de abril de 2015.

BRASIL. **Lei n. 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Brasília – DF, 1997.

\_\_\_\_\_ **Decreto n. 99.044**, de 18 de maio de 1988. Brasília – DF, 1988.

\_\_\_\_\_ **Carta de Brasília sobre Gestão Pública, de 26 a 28 de maio de 2008**. Carta conjunta do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e do Conselho Nacional de Secretários Estaduais de Administração - CONSAD por ocasião do Congresso do CONSAD. Brasília – DF, 2008. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/seges/CONSADCarta.pdf>>, acessada em 28 de abril de 2015.

\_\_\_\_\_ **Decreto n. 6.932**, de 11 de agosto de 2009. Brasília – DF, 2009.

\_\_\_\_\_ Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Gestão. Programa Nacional de Gestão Pública e Desburocratização – GesPública; **Carta de Serviços ao Cidadão**; Brasília; MPOG, Seges, 2009. Versão 1/2009. 42 p. : il.

\_\_\_\_\_ Ministério das Cidades. **Proposta para o Brasil para Redução de Acidentes e Segurança Viária do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020**, de 08 de setembro de 2010, disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Plano%20Nacional%20de%20Redu%C3%A7%C3%A3o%20de%20Acidentes%20-%20Comite%20-%20Proposta%20Preliminar.pdf>>, acessado em 28 de abril de 2015

\_\_\_\_\_ **Lei n. 12.619**, de 30 de abril de 2012. Brasília – DF, 2012.

\_\_\_\_\_ **Lei n. 12.971**, de 09 de maio de 2014. Brasília – DF, 2014

\_\_\_\_\_. Secretaria-Geral da Presidência da República. **Mapa da Violência: Os Jovens do Brasil.** Brasília, 2014. Disponível em: <[www.juventude.gov.br/juventudeviva](http://www.juventude.gov.br/juventudeviva)>:, acessado em 05 de maio de 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 8.433**, de 16 de abril de 2015. Brasília – DF, 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 13.103**, de 02 de março de 2015. Brasília – DF, 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério da Justiça. **Carta de Serviços ao Cidadão – Polícia Rodoviária Federal.** Disponível em <<http://www.dprf.gov.br/extranet/portals/CartaServicosDPRF.pdf>>, acessado em 28 de abril de 2015.

CANELL. AER. **Reduzindo acidentes: o papel da fiscalização de trânsito e do treinamento de motoristas.** 2001.

FURTADO. CD. **Capacitação à Distância – Uma proposta para policiais de Postos Rodoviários.** Florianópolis – SC, 2002.

MEIRELLES. HL. **DIREITO ADMINISTRATIVO BRASILEIRO.** São Paulo -SP, 1998.

MICHAELIS. **Dicionário da Língua Portuguesa**, versão on-line. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=fiscaliza%E7%E3o>>, acessado em 17 de maio de 2015.

MJ/DPRF. **Operação Rodovia - Balanço de Ano Novo.** Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/operacao-rodovia-balanco-de-ano-novo>>, acessada em 03 de junho de 2015.

\_\_\_\_\_. **Manual de Gestão Operacional – MGO.** Brasília – DF, 2013.

ROCHA. Júnior, ML. **Uma avaliação do sistema de protocolo da Secretaria de Administração do Governo do Estado da Paraíba.** João Pessoa. – PB, 2015.

SCHETTINI. SSL. **Afinal, o que é trânsito? Uma contribuição da psicologia.** 2010. Disponível em: <<http://portaldotransito.com.br/noticias/acontecendo-no-transito/afinal-o-que-e-transito-uma-contribuicao-da-psicologia>>, acessada em 28 de abril de 2015.

## ANEXO A

### **Entrevista com o PRF NILSON RESTANHO, membro da CONAFIPP/CONARPP, sobre as Ações Dirigidas de fiscalização de Produtos Perigosos.**

**(DANTAS FILHO):** A partir de que momento/necessidade os instrutores de Fiscalização de Produtos Perigosos acharam viável a implantação da fiscalização dirigida?

**(RESTANHO):** A fiscalização dirigida, chamada por nós de Ação Dirigida, é uma ideia antiga na PRF; já foi implementada nos anos de 2001 a 2003; posteriormente com a mudança da Gestão foi paralisada sua realização.

Por parte da disciplina de produtos perigosos, constatávamos pelos grupos de WhatsApp repetidos questionamentos para as mesmas dúvidas. Na busca de algumas ações para sedimentar os conhecimentos básicos, escolhemos duas vertentes para implementar:

Ações Dirigidas.

Curso básico de fiscalização de produtos perigosos - CBFPP

**(DANTAS FILHO):** Foi criado algum regramento da fiscalização dirigida, de modo a disciplinar as ações de fiscalização e de controle?

**(RESTANHO):** Não foi criado nenhum regramento. Tendo em vista que não é uma ação oficial da PRF, a ação dirigida é voluntária e orientativa, ou seja, aquele PRF no seu dia de serviço, havendo a possibilidade durante suas fiscalizações, direciona para aquele assunto, com vistas a sedimentar aquele conhecimento previamente orientado pelos instrutores.

Cada ação dirigida tem um período de 4 (quatro dias), a fim de que todos possam passar pelo menos um serviço na condição de fiscalizar a proposta sugerida. Demanda um tema, de maneira simples e direta, procurando impactar em nível nacional o mesmo assunto, no mesmo período de tempo, em várias Regionais, obtendo assim, a mesma padronização de fiscalização de norte a sul, reduzindo as diferenciações de condutas para o mesmo tipo de fiscalização.

Quanto ao controle, após cada dia ou plantão do PRF ele informa os números via WhatsApp, sendo contabilizado pela CONAFIPP.

**(DANTAS FILHO):** Favor descrever, de forma geral, como é a operacionalização da fiscalização dirigida de Produtos Perigosos?

**(RESTANHO):** Escolhido um tema, que pode ser após a publicação de alguma Resolução nova, atualização, Portaria, ou divulgação na mídia de algum assunto relacionado a área dessa fiscalização, os instrutores escrevem uma cartilha esclarecendo o tema, com os amparos legais, as possíveis irregularidades encontradas, os procedimentos para autuação e retenção ou para regularização.

Cada tema é lançado para o GFPP – Grupo de Fiscalização de Produtos Perigosos, formado pelos PRF 's voluntários que possuem afinidade nesse tipo de fiscalização, com antecedência em torno de 10 (dez) dias, permitindo que estudem e tirem suas dúvidas. Além do GFPP, todos os PRF 's são convidados a participarem.

No dia de serviço, havendo a oportunidade de fiscalizar, os participantes desenvolvem essa prática contando com o apoio dos instrutores via WhatsApp, e-mail ou telefone.

Ressalto que a Ação Dirigida é uma sugestão de fiscalização, não interferindo com os trabalhos institucionais e outras atividades de serviço.

**(DANTAS FILHO):** Quais os benefícios e possíveis resultados alcançados ou esperados desta modalidade de fiscalização em relação às demais modalidades (fiscalização de rotina, comandos, Operações Temáticas, etc.)

**(RESTANHO):** Os resultados são diversos, descrevendo os principais:

Sedimentação do conhecimento daquele assunto específico da Ação Dirigida;

A medida que as ações são implementadas, ocorre a qualificação do PRF fiscalizador, com mais eficiência e eficácia, e conseqüentemente, menor quantidade de erros.

Impacto nacional em várias Regionais no mesmo período, produzindo nas transportadoras mudanças logísticas para rever sua frota, documentação e condições de seus funcionários, a fim de evitar que sejam autuadas e atrasem a chegada dos produtos a seus destinos.

Durante a fiscalização da ação dirigida, as demais áreas são concomitantemente verificadas, ou seja, condições relacionadas ao CTB, ao RNTRC, roubo/furto, contrabando/descaminho, condutor/passageiros com mandado de prisão, condições ambientais, estiva da carga e demais situações verificadas durante a vistoria.

Padronização dos procedimentos de fiscalização a todos PRF 's envolvidos nas diversas Regionais, evitando distorções ou interpretações diversas.

O resgate do PRF que por um motivo ou outro deixou de realizar esse tipo de fiscalização, ou que faz/fazia tempo que não realizava.

Motivação e sensação de utilidade, uma vez que o PRF verifica que seu trabalho é reconhecido pelos outros e pela CONAFIPP.

Com o trabalho rotineiro que participa das ações dirigidas se destacam em sua unidade operacional, sendo chamados para participar de operações na própria Regional, auxílio as CADA's, integração com outros PRF's de outras Regionais em operações diversas.

Motivação para buscarem novos cursos, tais como CBFPP, TPFT, CAFIT e oportunizando o nascimento de novos instrutores.

**(DANTAS FILHO):** Quais os pontos frágeis da fiscalização dirigida?

**(RESTANHO):** Falta de garantia de que o PRF possa realizar as fiscalizações, devido trabalhos previstos, acidentes, intempéries do tempo, baixo efetivo.

Outras operações institucionais na mesma data conflitando com a ação programada.

#### OBSERVAÇÕES

Dos temas desenvolvidos, um deles houve o apoio da CGO através de emissão de OS, foi entre os dias 02 a 06 de junho de 2014, na semana de comemoração do meio ambiente. O tema da ação era a fiscalização de resíduos perigosos.

**(DANTAS FILHO):** Como foi feita a parte de material de apoio e a sistemática do apoio durante as Ações Dirigidas.

**(NILSON RESTANHO):** Para cada ação dirigida a ser realizada é elaborado um estudo apresentando os conceitos, orientações e procedimentos a serem realizados diante das irregularidades previstas.

Os temas das ações dirigidas são divulgados em torno de 10 dias de antecedência da data de início, para fins de possibilitar que os fiscalizadores estudem e tirem as dúvidas sobre o assunto.

Iniciado o período das ações, os instrutores permanecem conectados aos grupos "WhatsApp" para apoio permanente. Nos casos mais complexos, em que os registros por mensagem se tornam insuficientes para todos os esclarecimentos necessários, os instrutores fazem contato telefônico para garantir a correta fiscalização e procedimentos.

## ANEXO B - FICHAS DE FISCALIZAÇÃO

### B1- FICHA DE FISCALIZAÇÃO DE PARA-CHOQUE TRASEIRO

|   |   |
|---|---|
| <b>TRÂNSITO</b>   | <b>EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS</b>            |
| <b>PARA-CHOQUE TRASEIRO</b>   |   |
| <b>LEGISLAÇÃO</b>   | <b>RES. CONTRAN 805/95, 014/98 e 152/03</b> |
| <p>Caros colegas, solicito a ajuda de todos para que possam responder ao questionário cujo o está disposto no hiperlink <a href="http://goo.gl/forms/XYZfwX8BU2">http://goo.gl/forms/XYZfwX8BU2</a>.</p> <p>Sou Policial Rodoviário Federal desde 2004, lotado na 2ª Del/14ª SRPRF/PB em Campina Grande/PB e estou concluído o Curso de Administração Pública na Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, onde estou desenvolvendo o meu Trabalho de Conclusão do Curso com o Tema: FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA.</p> <p>Uma das etapas deste trabalho é saber da aceitação dos agentes de fiscalização sobre a publicação de materiais institucionais com assuntos direcionados, tais como: Para-choques, cadeirinha, ônibus, transporte de cargas, passageiros, peso produtos perigosos, etc.</p> <p>Inicialmente disponibilizo para a vossa apreciação as Fichas de Fiscalização de Ônibus, Para-Choques Traseiros e Documentos de Porte Obrigatório no RNTRC.</p> <p>Sua colaboração será de grande valia para este trabalho.</p> <p>Antecipadamente agradeço a colaboração de todos.</p> <p>Atenciosamente,</p> <p>Luiz Pinheiro Dantas Filho</p> |   |
| <p><b>POR QUE FISCALIZAR?</b></p> <p>O trânsito brasileiro é normatizado por meio da Lei 9.593/97 que instituiu o atual Código de Trânsito Brasileiro – CTB e das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e as autoridades competentes responderão, de acordo com o art. 1º, § 3º do CTB,</p> <p style="text-align: center;"><i>“por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, <b>omissão</b> ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito ao trânsito seguro.”</i></p> <p>Desta forma, todos os agentes de autoridade de trânsito devem primar pelo fiel cumprimento da legislação vigente, cumprindo e fazendo cumprir as normas de trânsito.</p> <p><b><u>PARA-CHOQUE TRASEIRO</u></b></p> <p>Os para-choques dianteiros e traseiros estão previstos como equipamento obrigatório para alguns veículos, conforme a Resolução CONTRAN nº 014/98, porém só há disciplinamento para os “para-choques traseiros dos veículos” por meio das Resoluções do CONTRAN nº 805/95 e 152/03.</p>   |   |

O CONTRAN não disciplinou em nenhuma de suas resoluções modelos e exigências dos para-choques dianteiros.

O para-choque traseiro é regulamentado apenas para os veículos de Carga.

Alguns veículos **são isentos** do para-choque traseiro, de acordo com o previsto na Resolução 014/98.

**I – Inacabados ou incompletos;**

Por veículos “inacabados ou incompletos”, de acordo com a Resolução CONTRAN nº 724/1988, entende-se: *todo o chassi e plataforma para ônibus ou micro-ônibus e os chassis de caminhões, camionetas e utilitários com cabine completa, incompleta ou sem cabine, que circulem nas vias públicas, do pátio do fabricante ao concessionário, revendedor, encarroçador complementador final, ou ao local de transbordo para o transporte a um dos destinatários mencionados.*



**II – Destinados à exportação;**

**III – Caminhões-tratores;**



**IV – Produzidos especialmente para cargas autoportantes ou outros itens muito longos;**

\*

**V – Aqueles nos quais a aplicação do para-choque traseiro seja incompatível com a sua utilização; \***

\*Obs.: Anexo da Res. 152, 2.2 “Os veículos enquadrados nos Incisos IV e V, do artigo 2º deverão trazer no campo do CRLV a seguinte anotação:

“Para-choque, Item IV ou V do artigo 2º da Resolução nº 152/03”

**VI – Aqueles que possuam carroçaria e para-choque traseiro incorporados ao projeto original do fabricante;**

**VII – Viaturas militares;**

**VIII – De coleção.**

Na fiscalização do para-choque traseiro dos veículos de carga, devemos estar **atentos a três períodos**, que de acordo com o ano de fabricação e da correspondente resolução, terá obrigações distintas a serem cobradas pelo agente fiscalizador.

### 1º Período

Para os veículos de Carga com PBT superior a 3,5 toneladas, fabricados, importados ou encarroçados até 01/06/1996;

**Norma relacionada:** Resoluções CONTRAN nºs 805/95 e 132/02

Exigências:

- Fixado rigidamente ao chassi ou extensão deste;
- Comprimento mínimo: 1 m;
- Altura mínima da seção reta da travessa: 10 cm;
- Faixas oblíqua nas cores preta e amarela, com inclinação de 45° e películas refletivas nas extremidades (Res. 132/02 e Portaria 20/02 Denatran).



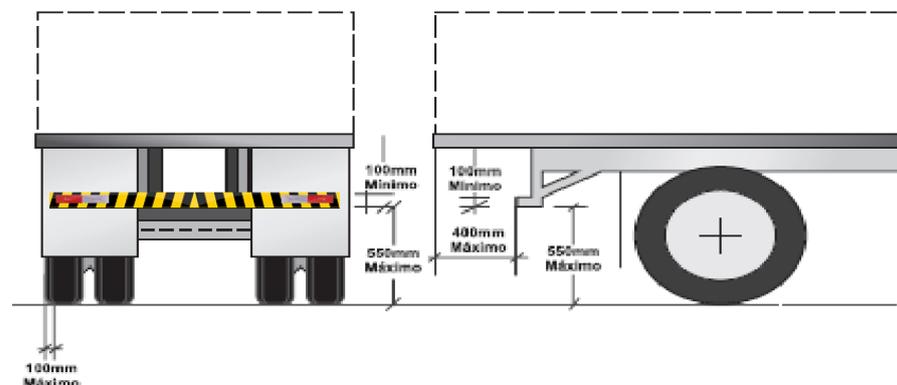
### 2º Período

Para os veículos de Carga com PBT superior a 3,5 toneladas, fabricados, importados ou encarroçados a partir de 01/06/1996;

**Norma relacionada:** Resoluções CONTRAN nºs 805/95, 128/01 e 132/02

Exigências:

- Travessa horizontal com formato retilíneo e sem furos;
- Extremidade sem bordas cortantes;
- Comprimento máximo igual ao do maior eixo traseiro;
- Comprimento mínimo igual ao do máximo menos 10 cm de cada lado;
- Distância máxima da travessa até a extremidade traseira do veículo: 40 cm;
- Altura máxima da borda inferior da travessa em relação ao pavimento: 55 cm;
- Altura mínima da seção reta da travessa: 10 cm;
- Faixas oblíquas nas cores preta e amarela com inclinação de 45° e películas refletivas nas extremidades (Res. 128/01, 132/02 e Portaria 20/02 Denatran);



### 3º Período

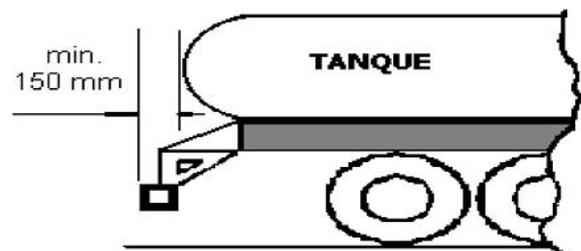
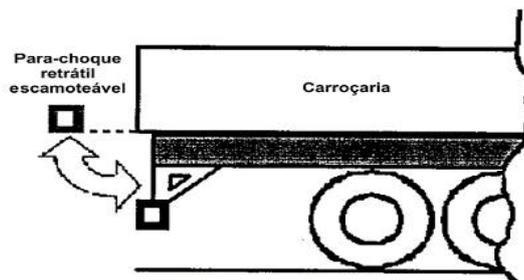
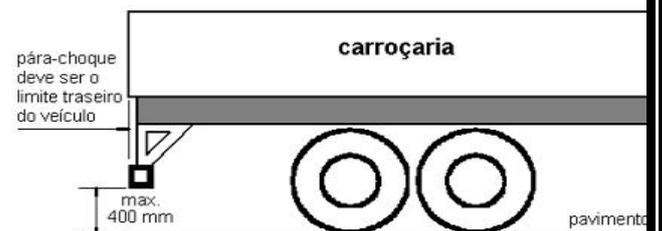
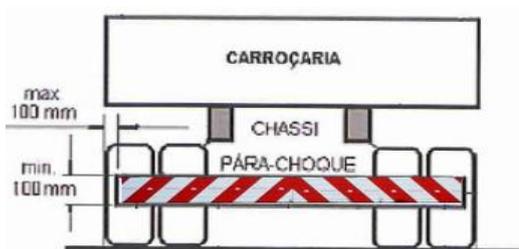
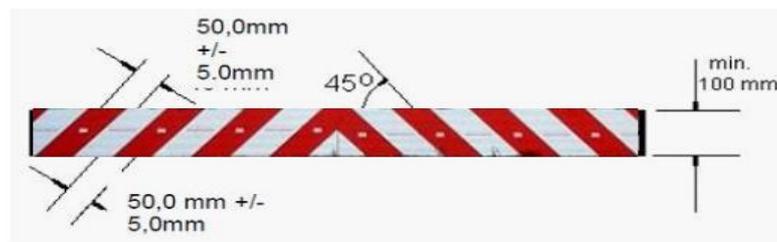
Para os veículos de Carga com PBT superior a 4,6 toneladas, fabricados a partir de 01/07/2004;

**Norma Relacionada:** Resolução CONTRAN nº 152/03

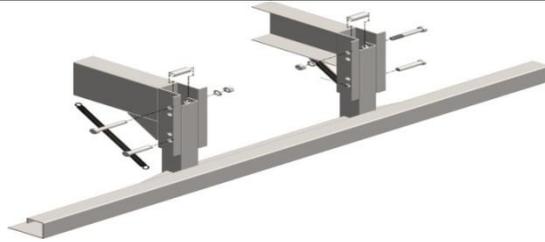
Exigências:

- Formato uniforme, retilíneo, sem emendas e sem furos, constituído de apenas um material;
- Extremidade sem bordas cortantes;

- Comprimento máximo igual à largura da carroçaria ou equipamento ou à distância entre as bordas externas dos aros das rodas, o que for maior;
- Comprimento mínimo igual ao do máximo menos 10 cm de cada lado;
- O para-choque deve ser o limite traseiro do veículo;
- Altura máxima da borda inferior da travessa em relação ao pavimento: 40 cm;
- Faixas oblíquas refletivas, com inclinação de 45°, nas cores branca e vermelha;
- Admite-se a utilização de para-choque com altura variável (escamoteável, basculante ou retrátil);
- Os para-choques traseiros aprovados devem conter uma plaqueta de identificação, resistente ao tempo;
- Veículos com tanques para transporte de Produtos Perigosos, o para-choque deve estar afastado, no mínimo, 150 mm do tanque ou do último acessório.



O **Para-choque retrátil** é um dispositivo de proteção equipado com sistema de articulação que permite variar a distância ao solo, girando no sentido contrário à marcha do veículo, quando este se desloca para frente, em situação transitória, devendo voltar à posição original, sem interferência do operador, assim que o obstáculo seja transposto.



Os para-choques traseiros aprovados devem conter uma plaqueta de identificação, resistente ao tempo, contendo as seguintes informações: (Res. 152/03)

- Nome do fabricante;
- Nº do CNPJ do fabricante;
- Número do relatório técnico de aprovação;
- Instituição ou Entidade que emitiu o relatório técnico de aprovação.

**Exemplos de Plaqueta do Fabricante:**



| INFRAÇÕES   | AMP. LEGAL | CÓDIGO |
|---|------------|--------|
| Conduzir o veículo sem equipamento obrigatório  | 230*IX     | 663-71 |
| Conduzir o veículo com equipamento obrigatório ineficiente/inoperante                       | 230*IX     | 663-72 |
| Conduzir o veículo com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN | 230*X      | 664-50 |

**\* Medida administrativa - retenção do veículo para regularização**

De acordo com o **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT** (Resolução CONTRAN nº 371/11), quando a irregularidade puder ser sanada no local onde for constatada a infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

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

## ANEXO B - FICHAS DE FISCALIZAÇÃO

## B2- FICHA DE FISCALIZAÇÃO DE ÔNIBUS E MICRO-ÔNIBUS

|   |   |
|---|---|
| <b>TRÂNSITO</b>   | <b>FISCALIZAÇÃO DE ÔNIBUS</b>   |
| <b>ÔNIBUS E MICROÔNIBUS</b>   |   |
| <b>LEGISLAÇÃO</b>   | <b>Lei 9.503/97 CTB e Res. CONTRAN 227/07, 371/11, 416/12 e 445/13.</b> |
| <p>Caros colegas, solicito a ajuda de todos para que possam responder ao questionário cujo o está disposto no hiperlink <a href="http://goo.gl/forms/XYZfwX8BU2">http://goo.gl/forms/XYZfwX8BU2</a>.</p> <p>Sou Policial Rodoviário Federal desde 2004, lotado na 2ª Del/14ª SRPRF/PB em Campina Grande/PB e estou concluído o Curso de Administração Pública na Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, onde estou desenvolvendo o meu Trabalho de Conclusão do Curso com o Tema: FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA.</p> <p>Uma das etapas deste trabalho é saber da aceitação dos agentes de fiscalização sobre a publicação de materiais institucionais com assuntos direcionados, tais como: Para-choques, cadeirinha, ônibus, transporte de cargas, passageiros, peso produtos perigosos, etc.</p> <p>Inicialmente disponibilizo para a vossa apreciação as Fichas de Fiscalização de Ônibus, Para-Choques Traseiros e Documentos de Porte Obrigatório no RNTRC.</p> <p>Sua colaboração será de grande valia para este trabalho.</p> <p>Antecipadamente agradeço a colaboração de todos.</p> <p>Atenciosamente,</p> <p>Luiz Pinheiro Dantas Filho</p> |   |
|   |   |
| <p>A fiscalização de ônibus e micro-ônibus está disciplinada pelas Resoluções do CONTRAN nº 416/16 e 445/13.</p> <p>Inicialmente cabe a distinção entre as categorias de ônibus e micro-ônibus, de acordo com o previsto na Resolução do CONTRAN nº 227/07, que faz a seguinte distinção, quanto à categoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>M2</b> – veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com mais de oito pessoas, exclusive o condutor, e peso bruto total <b>não superior a 5 toneladas</b>;</li> <li>• <b>M3</b>– veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com mais de oito pessoas, exclusive o condutor, e peso bruto total <b>superior a 5 toneladas</b>;</li> </ul>   |   |
| <b>Ônibus e Micro-ônibus da categoria M2 – Resolução 416/12</b>   |   |
| <p>Para os ônibus e micro-ônibus da categoria M2 fabricados a partir de 01/01/2014, devem</p>   |   |

atender ao seguinte:

- Ser dotados de corredor ou área de acesso dos passageiros a todas as filas de bancos disponíveis e também às portas e às saídas de emergência, Vide Apêndice do Anexo I da Res. nº 416/12;
- Ser equipados com janelas de emergência dotadas de mecanismo de abertura, sendo admitida a utilização de dispositivo **tipo martelo (em número de quatro, mantidos em caixa violável devidamente sinalizada e com indicações claras quanto ao seu uso)**



MODELOS DE:

INSTRUÇÕES DE MANUSEIO

LACRE

MARTELO

- Ou ainda o uso de outros dispositivos equivalentes de comprovada eficiência; sinalizada e com indicações claras quanto ao seu uso.



Uso adequado



Uso inadequado

- Ser equipado, no teto, de saídas de emergência do tipo basculante, ou dispor de vidro temperado destrutível com martelo de segurança ou dispositivo equivalente;



- Atender integralmente os requisitos da relação potência-peso estabelecidos pelo INMETRO;
- Possuir isolamento termo/acústico no compartimento do sistema de propulsão, independentemente de sua localização.
- Ser dotado de dispositivo refletivo afixado de acordo com as disposições constantes do Apêndice do Anexo IX da Res. nº 406/12. **(Ilustrações abaixo)**
- É proibida a utilização de pneus reformados, quer seja pelo processo de recapagem, recauchutagem ou remoldagem, **no eixo dianteiro**, bem como rodas que apresentem quebras, trincas, deformações ou consertos, em qualquer dos eixos dos veículos novos ou em circulação.
- **Os veículos em circulação, fabricados até a data da entrada em vigor da Resolução nº 416/12**, somente poderão obter ou ter renovada a licença anual, ou circular em via pública, quando possuírem dispositivo refletivo afixado de acordo com as disposições constantes do Apêndice do Anexo IX e obedecer ao disposto no item 5.3 do anexo I, que mesmo autorizado

pelo poder concedente para o transporte coletivo de passageiros, **veda o transporte de passageiros em pé.**

Veículos de comprimento até 7400 mm:

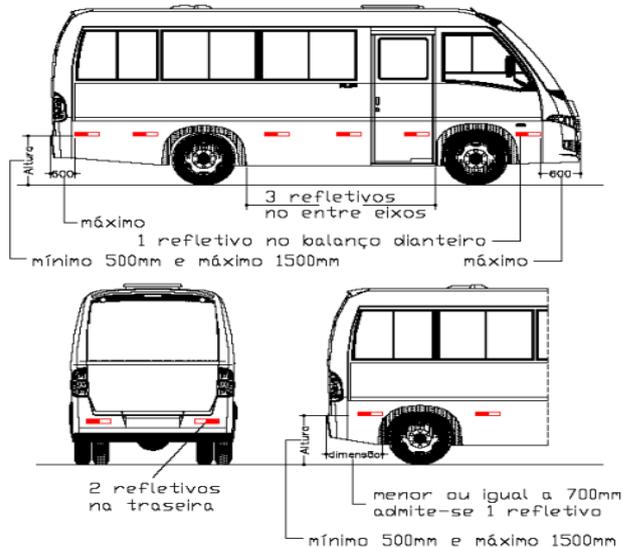


Figura 1

Veículos com comprimento maior que 7400 mm:

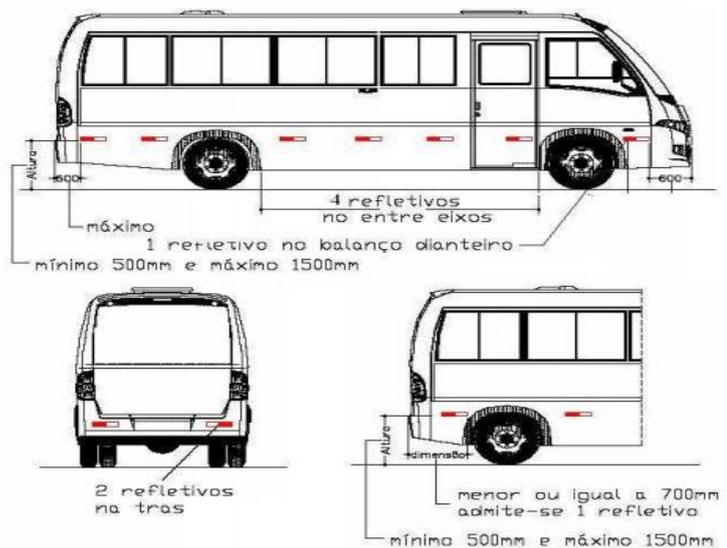


Figura 2

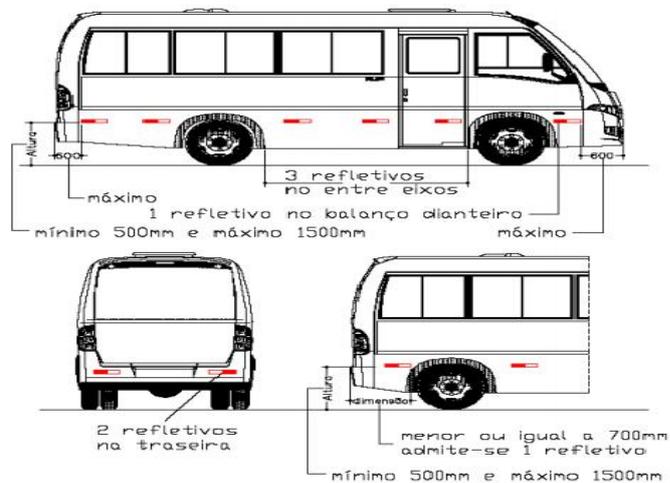
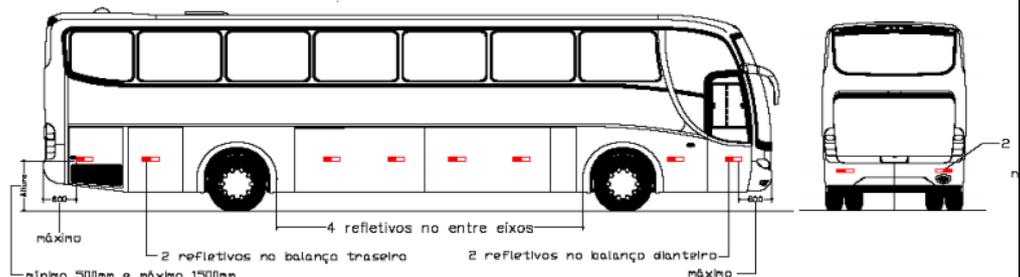
### Ônibus e Micro-ônibus da categoria M3 – Resolução 445/13

Para os ônibus e micro-ônibus da categoria M3 fabricados a partir de 01/01/2014, devem atender ao seguinte:

- Os veículos de aplicação rodoviária, intermunicipal, escolar ou particular, poderão ser dotados de mais de uma porta de acesso, não sendo obrigatório o posicionamento de uma porta à frente do eixo dianteiro;
- Ser equipados com janelas de emergência dotadas de mecanismo de abertura, sendo admitida a utilização de dispositivo **tipo martelo (em número de quatro, para os micro-ônibus e seis para os ônibus, mantidos em caixa violável devidamente sinalizada e com**

**indicações claras quanto ao seu uso)**

- Ou ainda o uso de outros dispositivos equivalentes de comprovada eficiência; sinalizada e com indicações claras quanto ao seu uso.
- Ser equipado, no teto, de saídas de emergência do tipo basculante, ou dispor de vidro temperado destrutível com martelo de segurança ou dispositivo equivalente;
- Atender integralmente os requisitos da relação potência-peso estabelecidos pelo INMETRO;
- Possuir isolamento termo/acústico no compartimento do sistema de propulsão, independentemente de sua localização.
- Ser dotado de dispositivo refletivo afixado de acordo com as disposições constantes do Apêndice do Anexo IX da Res. nº 445/13. **(Ilustrações abaixo)**
- Os veículos equipados com motor dianteiro, com Peso Bruto Total maior que 14 (quatorze) toneladas, deverão ser equipados com dispositivo anti-intrusão traseira especificado no Anexo X da Res. nº 445/13.
- É proibida a utilização de pneus reformados, quer seja pelo processo de recapagem, recauchutagem ou remoldagem, **no eixo dianteiro**, bem como rodas que apresentem quebras, trincas, deformações ou consertos, em qualquer dos eixos dos veículos novos ou em circulação.
- **Os veículos em circulação, fabricados até a data da entrada em vigor da Resolução nº 416/12**, somente poderão obter ou ter renovada a licença anual, ou circular em via pública, quando possuírem dispositivo refletivo afixado de acordo com as disposições constantes do Apêndice do Anexo IX da Res. nº 445/13.

**Veículos de comprimento até 9 metros:****Figura 3****Veículos de comprimento acima de 9 metros:****Figura 4**

- O veículo Rodoviário (M3 destinado ao transporte público coletivo rodoviário de

passageiros exclusivamente sentados), para percursos de médias e longas distâncias pode possuir versões distintas para diferenciar o tipo de serviço oferecido, como por exemplo, em aplicações INTERMUNICIPAIS que permitem o transporte de passageiros em pé para percursos de **pequenas distâncias**. No Transporte intermunicipal, a distância será definida pelo órgão executivo rodoviário do estado correspondente.

### PORTA ABERTA

O condutor que transitar com o veículo com a(s) porta(s) aberta(s) estará sujeito à penalidade prevista no art. 169 do CTB.

### ESCOLAR



Além dos equipamentos obrigatórios, estabelecidos de acordo com o ano de fabricação, bem como da classificação (M2 ou M3), os ônibus escolares devem atender ao disposto no Capítulo XIII da Lei 9.503/97 (CTB), com a seguinte exigência:

- Portar afixada no veículo, na parte interna do veículo, em local visível, a “Autorização para Escolares” emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal; (Art. 137 da Lei 9.503/97)
- Registrado como veículo de passageiros;
- Inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;
- Pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;
- Equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;
- Lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;
- Cintos de segurança em número igual à lotação;
- Outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos: **(Art. 138 da Lei 9.503/97)**

I - ter idade superior a vinte e um anos;

II - ser habilitado na categoria D;

III - (VETADO)

IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses;

V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN. (Vide Resolução CONTRAN nº 168)

TRANSPORTE ESCOLAR Nº \_\_\_\_\_

O veículo abaixo discriminado está **AUTORIZADO** a transportar escolares, conforme o Capítulo XIII, do CTB, e Portaria DETRAN nº 503/09.

| PLACAS | MARCA | MODELO | LOTAÇÃO |
|--------|-------|--------|---------|
|        |       |        |         |

Obs.:1) Este documento é de porte obrigatório.  
2) É vedado o transporte de crianças menores de 10 anos de idade no banco dianteiro do veículo.

São Paulo, ..... de ..... de .....

.....  
Autoridade de Trânsito

Endereço ..... da  
via .....  
.....

Em ..... de .....  
 Nesta retenção para Transporte Escolar nº .....  
 At: .....  
 Retir: .....

Serviço Social do Trânsito  
 Serviço Nacional de Aprendizagem do Trânsito

CERTIFICADO

Curso de **Condutores de Veículo de Transporte Escolar**

conforme Art. 145 da lei nº 9.503/97, Decreto nº 96.044/88, Resoluções nº 168/2004 e 169/2005 do CONTRAN

Nome: **SERGIO BARBOSA DE SOUZA**

Válida somente com a apresentação da Carteira de Identidade  
ADMINISTRAÇÃO CLÉSIO ANDRADE

Modelos de Autorização do DETRAN e de Certificados de Condutores de Veículos de Transporte Escolar.

| INFRAÇÕES  | AMP. LEGAL | CÓDIGO |
|--|------------|--------|
| Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis a segurança      | 169        | 520-70 |
| Conduzir o veículo sem equipamento obrigatório*                        | 230*IX     | 663-71 |
| Conduzir o veículo com equipamento obrigatório ineficiente/inoperante* | 230*IX     | 663-72 |

**\* Medida administrativa - retenção do veículo para regularização**

De acordo com o **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – MBFT** (Resolução CONTRAN nº 371/11), quando a irregularidade puder ser sanada no local onde for constatada a infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

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

## ANEXO B - FICHAS DE FISCALIZAÇÃO

### B3 - DOCUMENTOS DE PORTE OBRIGATÓRIO NO RNTRC

|   |  |
|---|--|
| <b>TRANSPORTE</b>   | <b>RNTRC</b>   |
| <b>DOCUMENTOS DE PORTE OBRIGATÓRIO</b>  |  |
| <b>LEGISLAÇÃO</b>   | <b>Lei 11.442/07, RESOLUÇÃO ANTT Nº 3056/09 E ALTERAÇÕES</b> |
| <p>Caros colegas, solicito a ajuda de todos para que possam responder ao questionário cujo o está disposto no hiperlink <a href="http://goo.gl/forms/XYZfwX8BU2">http://goo.gl/forms/XYZfwX8BU2</a>.</p> <p>Sou Policial Rodoviário Federal desde 2004, lotado na 2ª Del/14ª SRPRF/PB em Campina Grande/PB e estou concluído o Curso de Administração Pública na Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, onde estou desenvolvendo o meu Trabalho de Conclusão do Curso com o Tema: FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA.</p> <p>Uma das etapas deste trabalho é saber da aceitação dos agentes de fiscalização sobre a publicação de materiais institucionais com assuntos direcionados, tais como: Para-choques, cadeirinha, ônibus, transporte de cargas, passageiros, peso produtos perigosos, etc.</p> <p>Inicialmente disponibilizo para a vossa apreciação as Fichas de Fiscalização de Ônibus, Para-Choques Traseiros e Documentos de Porte Obrigatório no RNTRC.</p> <p>Sua colaboração será de grande valia para este trabalho.</p> <p>Antecipadamente agradeço a colaboração de todos.</p> <p>Atenciosamente,</p> <p>Luiz Pinheiro Dantas Filho</p> |  |
| <b>DOCUMENTOS DE PORTE OBRIGATÓRIO NA FISCALIZAÇÃO DO RNTRC</b>   |  |
|   |  |
| <p><i>Este material destina-se apenas aos servidores da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, ou órgãos conveniados com a ANTT, com competência subsidiária na fiscalização do Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.</i></p>  |  |

A documentação relativa à fiscalização do RNTRC está prevista no artigo 39 da Resolução ANTT nº 3.056/09, conforme descrito abaixo:

Art. 39. Sem prejuízo dos documentos requeridos por normas específicas, é obrigatória a apresentação à fiscalização, pelo transportador ou condutor: [\(Alterado pela Resolução nº 3.861, de 10.7.12\)](#)

**I - do CRNTRC em tamanho natural ou reduzido, desde que legível, admitida a impressão em preto e branco, ou do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRLV contendo o número do RNTRC; e [\(Alterado pela Resolução nº 3.861, de 10.7.12\)](#)**

### 1. O CRNTRC

O Certificado do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas – CRNTRC, que pode ser apresentado em cores ou preto e branco, em tamanho natural ou reduzido, tem o seu modelo estabelecido no Anexo I da Resolução ANTT nº 3056/09.

A fiscalização aceitará até o seu vencimento o modelo anteriormente estabelecido na Resolução ANTT nº 3056/09, antes da alteração pela Resolução ANTT nº 3.861/12.

Agência Nacional de  
**ANTT** Transportes Terrestres

**CERTIFICADO DE REGISTRO NACIONAL DE  
TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS DE CARGAS**

CRNTRC Nº 12345678  
CATEGORIA: TAC

(RAZÃO SOCIAL / NOME DO AUTÔNOMO)  
(NOME FANTASIA)  
(CNPJ / CPF)

Cadastrado em: 00/00/0000      Válido até: 00/00/0000

Lei nº 10.233/2001 - Lei nº 11.442/2007 - Resolução ANTT nº 3056/2009

Modelo válido até o seu vencimento

**ANTT** AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

**CERTIFICADO DE REGISTRO NACIONAL DE  
TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS DE CARGAS**

CRNTRC Nº 12345678  
CATEGORIA: (TAC, ETC ou CTC)

(RAZÃO SOCIAL / NOME DO AUTÔNOMO)  
(NOME FANTASIA)  
(CNPJ/CPF)

Cadastrado em: 00/00/0000      Válido até: 00/00/0000

Lei nº 10.233/2001 - Lei nº 11.442/2007 - Resolução ANTT nº 3056/2009

Modelo novo, alterado pela Resolução 3.861/12

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
MINISTÉRIO DAS CIDADES

DETRAN -  
CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DE VEÍCULO

VIA      COD. RENAVAM      R.N.T.R.C.      EXERCÍCIO

2511405347

NOME

CPF / CNPJ      PLACA

PLACA ANT / UF      CRASSI

ESPÉCIE TIPO      COMBUSTÍVEL

Será aceito ainda, em substituição ao CRNTRC que o nº do RNTRC do transportador que está de fato realizando o transporte no campo específico do CRLV.

**II - do Contrato ou do Conhecimento de Transporte, que poderá ser substituído por outro documento fiscal, desde que possua as informações definidas nos incisos II, III, IV, V, VIII, IX, X e XI do art. 23 desta Resolução. (Alterado pela Resolução nº 3.861, de 10.7.12)**

Neste inciso II do Artigo 39 da Resolução ANTT nº 3.056/09, visualizamos quais serão os “Documentos de Transporte” obrigatórios e aceitos na fiscalização do RNTRC, o Contrato de Transporte e o Conhecimento de Transporte.

Tal obrigação já era prevista no caput dos artigos 20 e 23 da mesma resolução:

Art. 20. Na realização do transporte rodoviário de cargas é obrigatória a emissão de Conhecimento ou Contrato de Transporte que caracterize os serviços, as obrigações e as responsabilidades das partes e a natureza fiscal da operação, respeitado o art. 744 do Código Civil.

Art. 23. O Contrato ou o Conhecimento de Transporte é o documento que caracteriza a operação de transporte e deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

## **2. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE**

### **2.1 Contrato de Transporte**

O Contrato de Transportes, utilizado no transporte rodoviário de cargas (coisas), existem as pessoas do Contratante, que para a fiscalização do RNTRC será considerada como a emitente do documento e do Contratado, que será o responsável pelo transporte e preservação da carga, da origem ao destino.

No Contrato de Transportes, serão estabelecidas as condições para a prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

O Contrato de Transportes pode ser feito entre qualquer operação de transporte, independente de emissão de outros documentos fiscais.

Em relação ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física, que não emite documentos fiscais o Contrato poderá ser o documento mais completo que contempla a prestação do serviço.

### **2.2 Conhecimento de Transporte**

O Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas será utilizado por quaisquer transportadores rodoviários de cargas que executar em serviço de transporte rodoviário Intermunicipal, interestadual e internacional, de cargas, em veículos próprios ou fretados. (Convênio SINIEF 06/09)

O Ajuste SINIEF 09/2007, instituiu o Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e, que obrigou a emissão do CT-e em substituição ao Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas – CTRC.

Ocorrendo subcontratação ou redespacho, considera-se:

I - expedidor, o transportador ou remetente que entregar a carga ao transportador para efetuar o serviço de transporte;

II - receptor, a pessoa que receber a carga do transportador subcontratado ou redespachado.

No transporte de cargas, será apresentado pelo motorista ao agente fiscalizador o Documento Auxiliar do CT-e - DACTE, estabelecido conforme leiaute do Manual de Orientação do Contribuinte – DACTE (MOC-DACTE), que deverá ter formato mínimo A5 (210x148 mm) e máximo ofício 2 (230x330 mm), impresso em papel.

No DACTE, o TOMADOR DO SERVIÇO, é a pessoa que contratualmente é a responsável pelo pagamento do transporte, podendo ser o remetente, destinatário ou um terceiro interveniente.

Modelo de Contrato de Prestação de Serviço

Contrato entre transportador e agregado, enquanto pessoa jurídica.

Contrato

SUBCONTRATAÇÃO DE TRANSPORTES DE CARGAS  
ETC - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas

Que entre si fazem, de um lado, \_\_\_\_\_, inscrita no CNPJ sob o nº \_\_\_\_\_, Inscrição Estadual nº \_\_\_\_\_, estabelecida Rua \_\_\_\_\_, Bairro \_\_\_\_\_, CEP nº \_\_\_\_\_, neste ato representada por seu Sócio-Diretor, \_\_\_\_\_, denominada SUBCONTRATANTE, e, de outro lado, \_\_\_\_\_, ETC - Empresa de Transporte Rodoviário de Carga inscrita no RNTR-C sob o nº \_\_\_\_\_, e no CNPJ sob o nº \_\_\_\_\_, Inscrição Municipal nº \_\_\_\_\_, estabelecida na Rua \_\_\_\_\_, nº \_\_\_\_\_, Bairro \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_, CEP nº \_\_\_\_\_, aqui denominada SUBCONTRATADA, de acordo com as cláusulas e condições adiante estipuladas.

**CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO.**  
Constitui objeto do contrato a prestação de serviços de transporte de cargas pela SUBCONTRATADA, na forma da Lei nº 11.442/2007, com ou sem exclusividade, sem subordinação ou dependência, para qualquer localidade do território nacional, via terrestre, sob sua responsabilidade, através de veículo próprio ou arrendado, bem como fazer serviços de coleta e entrega de carga em regiões previamente determinadas.

Parágrafo primeiro - Por força do presente instrumento, é facultado à SUBCONTRATANTE a contratação de transporte e/ou armazenamento de cargas e transferir à SUBCONTRATADA a execução parcial desses serviços.

Parágrafo segundo - Compete à SUBCONTRATADA proceder ao transporte de carga, devendo apará-la no local indicado pela SUBCONTRATANTE e entregá-la no destino.

**CLÁUSULA SEGUNDA - DO PRAZO**  
O presente contrato é celebrado por prazo indeterminado, podendo ser rescindido, por qualquer das partes, mediante prévia notificação correspondente a \_\_\_\_\_ dias e sem ônus para a parte denunciante, salvo eventuais acertos remanescentes.

Parágrafo primeiro - O contrato ora celebrado não implica exclusividade para a SUBCONTRATADA podendo a SUBCONTRATANTE firmar parceria com outra empresa ou poderá ela mesma prestá-lo diretamente.

Parágrafo segundo - O presente contrato poderá ser rescindido mediante infração legal/contratual, sujeitando-se a parte infratora à multa prevista na cláusula oitava do presente contrato.

Parágrafo terceiro - Rescinde-se também o contrato, sem necessidade de prévia comunicação, se uma das partes cair em insolvência, falência, houver desaparecimento, liquidação judicial ou extrajudicial.

**CLÁUSULA TERCEIRA - DAS OBRIGAÇÕES.**

Modelo de Contrato de transporte

Modal Rodoviário (Carga Lotação) -Retrato

|  |  |                                |  |
|--|--|--------------------------------|--|
| DECLARAÇÃO DE RECEBIMENTO DE CARGA E CONHECIMENTO EM PRIMEIRO COTIZADO PELA CARGA POR COMPRAR O PRESENTE CONTRATO DE TRANSPORTES ETC |  | INSCRIÇÃO ESTADUAL DO EMITENTE |  |
| RECEBIMENTO DE CARGA   |  | RECEBIMENTO DE CARGA           |  |
| LOGO   |  | SACV                           |  |
| INSCRIÇÃO DE EMBARCADOR  |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE DESTINATÁRIO  |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE CONSIGNATÁRIO   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE REMETENTE   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE SUBCONTRATANTE  |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE SUBCONTRATADA   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE VEÍCULO   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE MOTORISTA   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE CARGA   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE SERVIÇO   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE LOCAL   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE DATA  |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE VALOR   |  | RECEBIMENTO                    |  |
| INSCRIÇÃO DE OUTROS DADOS  |  | RECEBIMENTO                    |  |

Modelo de DACTE

2.3 INFORMAÇÕES OBRIGATÓRIAS

As informações mínimas do Contrato de Transporte ou do Conhecimento de Carga (CT-e), previstas no artigo 23 são as seguintes:

**II - o nome, a razão ou denominação social, CPF ou CNPJ, o RNTRC e o endereço do transportador emitente e dos subcontratados, se houver;**

Em grande parte dos documentos apresentados à fiscalização, não há o regular preenchimento do transportador ou subcontratado, conforme o previsto neste inciso.

**III - o nome, a razão ou denominação social, CPF ou CNPJ, e o endereço do embarcador, do destinatário e do consignatário da carga, se houver;**

**IV - o endereço do local onde o transportador receberá e entregará a carga;**

**V - a descrição da natureza da carga, a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto, seu acondicionamento, marcas particulares e números de identificação da embalagem ou da própria carga, quando não embalada ou o número da Nota Fiscal, ou das Notas Fiscais no caso de carga fracionada;**

A informação “correta” dos produtos e do peso bruto da mercadoria auxilia aos agentes em fiscalizações específicas de Peso, Produtos Perigosos ou de fiscalização fiscal e tributária.

**VI - o valor do frete, com a indicação do responsável pelo seu pagamento;**

No DACTE o responsável pelo frete será o “Tomador do Serviço”;

No caso de uma subcontratação, sem a emissão de um documento específico, o responsável pelo frete será o subcontratante;

Numa DANFE, o responsável pelo frete, de acordo com o Manual de Orientação – Contribuinte Sistema Nota Fiscal Eletrônica, será o que estiver descrito no campo específico de acordo com os seguintes códigos:

- 0 – Emitente;
- 1 – Dest/Rem;
- 2 – Terceiros;
- 9 – Sem Frete;

**VII - o valor do Vale-Pedágio obrigatório desde a origem até o destino, se for o caso;**

Há previsão específica por meio da Resolução ANTT nº 2.885/08.

Caso o trajeto da origem ao destino do transporte esteja prevista a passagem por rodovias pedagiadas, o responsável pelo frete deve realizar a antecipação do Vale-Pedágio obrigatório e o emitente do documento de transporte deve colocar a informação do seu valor, bem como o número de ordem da aquisição no documento de transporte.

**VIII - a identificação da seguradora e o número da apólice do seguro e de sua averbação, quando for o caso;**

Uma dúvida nos agentes fiscalizadores se dá em relação ao termo “quando for o caso”, questionando-se a obrigatoriedade do seguro.

O termo “quando for o caso”, na verdade refere-se ao caso de haver ou não averbação do seguro.

O Seguro de Transporte de Carga é obrigatório desde o Decreto-lei 73 de 21 de novembro de 1966, e o seguro obrigatório para o transportador rodoviário é o RCTRC – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga e posteriormente previsto ainda na Lei 11.442, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros em seu artigo 13º, que não se confunde com o DPVAT.

No seguro de transportes a averbação é a declaração das mercadorias em estado de risco, com todos os esclarecimentos relativos ao embarque, viagem e especificação da marca, quantidade, espécie e valor das mercadorias em risco.

Desta forma, não há o que se discutir sobre a obrigatoriedade do RCTRC, nem de sua apresentação ao agente fiscalizador, que deverá apenas verificar se foi preenchido no documento de transporte o nome da seguradora e o número da apólice ou de sua averbação quando for o caso.

**IX - as condições especiais de transporte, se existirem; e****X - o local E a data da emissão.****XI - o Código Identificador da Operação de Transporte, conforme a regulamentação do art. 5º - A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.**

O CIOT é o código numérico obtido por meio do cadastramento da Operação de Transporte nos sistemas específicos, quando da contratação de um TAC ou equiparado. Considera-se equiparado ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que possuir, em sua frota, até três veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores de Cargas – RNTRC, e as Cooperativas de Transportes de Cargas - CTC.

Desta forma, não haverá a cobrança do CIOT quando:

- For contratada uma ETC com mais de três veículos (não equiparada);
- Quando efetivamente não tiver sido feito o cadastramento da Operação de Transporte, visto que há infração específica prevista no artigo 29, I-b da Resolução ANTT nº 3.658/11.

## 2.4 DOCUMENTOS SUBSTITUTOS

O Inciso II do Artigo 39 da Resolução ANTT nº 3.056/09, que trata dos documentos de transporte, traz a possibilidade de apresentação de “documentos fiscais substitutos”:

II - do Contrato ou do Conhecimento de Transporte, que poderá ser substituído por outro documento fiscal, **desde que** possua as informações definidas nos incisos II, III, IV, V, VIII, IX, X e XI do art. 23 desta Resolução. (Alterado pela Resolução nº 3.861, de 10.7.12)

Deste texto, como exposto anteriormente, vemos que os documentos de Transporte em sua essência são o Conhecimento de Transporte (hoje o CT-e/DACTE) e o Contrato de Transporte.

Os demais documentos fiscais (Nota Fiscal, DANFE, Manifesto, Despacho, Ordem de Coleta, etc.), somente serão aceitos pela fiscalização, **desde que**, possuam as informações do Art. 23 (com exceção do VI - o valor do frete, com a indicação do responsável pelo seu pagamento; e do VII - o valor do Vale-Pedágio obrigatório desde a origem até o destino, se for o caso;).

## 3. INFRAÇÕES

### 3.1 Artigo 34, Inciso I, alínea “a”.

Pela não apresentação do CRNTRC (ou CRLV com os dados do RNTRC) ou do Conhecimento/Contrato, ou ainda, pela apresentação de um documento fiscal substituto (Nota Fiscal, DACTE, Manifesto, Despacho, Ordem de Coleta, etc....) sem as informações do artigo 23 (exceção do Valor do Frete e do Vale-Pedágio), o TRANSPORTADOR será autuado.

### 3.2 Artigo 34, Inciso VIII.

Caso o documento apresentado seja Conhecimento (CT-e/DACTE) ou Contrato de Transporte, que não tenha todas as informações do artigo 23, ou apresente em desacordo com o previsto, o EMITENTE será autuado.

| INFRAÇÕES  | AMP. LEGAL                      |
|--|---------------------------------|
| I - efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração: a) sem portar os documentos obrigatórios definidos no art. 39: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);                                  | Artigo 34, Inciso I, alínea “a” |
| VIII - emitir os documentos obrigatórios definidos no art. 39, para fins de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiro e mediante remuneração, em desacordo ao regulamentado: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais). | Artigo 34, Inciso VIII          |
| <b>Não há medidas administrativas (retenção, remoção) na fiscalização do RNTRC</b>   |                                 |

## ANEXO C

### PESQUISA SOBRE AS FICHAS DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE

Disponível em: <<http://goo.gl/forms/XYZfwX8BU2>>

#### **Pesquisa sobre as Fichas de Fiscalização de Trânsito e Transporte**

Caros colegas, solicito a ajuda de todos para que possam responder ao questionário a seguir.

Sou Policial Rodoviário Federal desde 2004, lotado na 2ª Del/14ª SRPRF/PB em Campina Grande/PB e estou concluído o Curso de Administração Pública na Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, onde estou desenvolvendo o meu Trabalho de Conclusão do Curso com o Tema: FISCALIZAÇÃO DIRIGIDA.

Uma das etapas deste trabalho é saber da aceitação dos agentes de fiscalização sobre a publicação de materiais institucionais com assuntos direcionados, tais como: Para-choques, cadeirinha, ônibus, transporte de cargas, passageiros, peso produtos perigosos, etc.

Inicialmente disponibilizo para a vossa apreciação as Fichas de Fiscalização de Ônibus, Para-Choques Traseiros e Documentos de Porte Obrigatório no RNTRC.

Sua colaboração será de grande valia para este trabalho.

Antecipadamente agradeço a colaboração de todos.

Atenciosamente,

Luiz Pinheiro Dantas Filho

Campos da Pesquisa:

1) SEXO:

Opções:            MASCULINO    FEMININO

2) Trabalha com Trânsito ou com Transporte

Opções:

SIM, com trânsito e com transporte.

SIM, apenas com trânsito.

SIM, apenas com transporte.

NÃO.

3) Qual o estado em que você trabalha?

Opções: AC-ACRE, AL-ALAGOAS, AM-AMAZONAS, AP-AMAPA, BA-BAHIA, CE-CEARÁ, DF-DISTRITO FEDERAL, ES-ESPÍRITO SANTO, GO-GOIÁS, MA-MARANHÃO, MT-MATO GROSSO, MS-MATO GROSSO DO SUL, MG-MINAS GERAIS, PA-PARÁ, PB-PARAÍBA, PR-PARANÁ, PE-PERNAMBUCO, PI-PIAUÍ, RJ-RIO DE JANEIRO, RN-RIO GRANDE DO NORTE, RS-RIO GRANDE DO SUL, RO-RONDÔNIA, RR-RORAIMA, SC-SANTA CATARINA, SP-SÃO PAULO, SE-SERGIPE, TO-TOCANTINS

4) Qual o órgão que você trabalha?

Opções:            - Polícia Rodoviária Federal

                          - Polícia Rodoviária Estadual

- Órgão municipal de Trânsito
- Órgão estadual de Trânsito
- Outro:

5) Você procura se atualizar em relação às alterações das normas de trânsito e de transporte?

- Opções:
- Não procuro me atualizar.
  - As normas mudam muito e não consigo me atualizar.
  - Tento me atualizar.
  - Sempre me atualizo em todas as novas alterações.
  - NÃO TENHO OPINIÃO SOBRE O ASSUNTO.

6) Você se sente completamente seguro para realizar a fiscalização de trânsito e de transporte, atendendo a todas as normas?

- Opções:
- Sim, pois tenho todo o conhecimento da norma.
  - Parcialmente, pois apesar de procurar me atualizar não assimilo todo o conteúdo.
  - Não. Não consigo acompanhar todas as alterações da norma.
  - NÃO TENHO OPINIÃO SOBRE O ASSUNTO.

7) Em relação à atualização de normas e procedimentos de fiscalização.

Você tem tido atualização oferecida pelo órgão/entidade que você trabalha?

- Opções:
- Não tenho tido capacitação profissional.
  - A capacitação oferecida é insuficiente.
  - Tenho tido constante capacitação.
  - NÃO TENHO OPINIÃO SOBRE O ASSUNTO.

8) Você já fez alguma capacitação pela internet?

- Opções:       SIM               NÃO

9) Qual a sua opinião sobre a capacitação virtual?

- Opções:
- As capacitações devem ser sempre presenciais.
  - Não há aprendizado virtual.
  - A atualização deve ser uma ferramenta constante na capacitação e atualização dos servidores.
  - NÃO TENHO OPINIÃO SOBRE O ASSUNTO.

10) Sobre a disponibilização de materiais de apoio, tais como as Fichas de Fiscalização.

Este tipo de material é adequado ao agente fiscalizador?

- Opções:
- NÃO. É preferível sempre buscar às legislações pertinentes.
  - É muito complexo, de difícil entendimento.
  - SIM, pois orienta o servidor sobre as normas e procedimentos a serem adotados durante a fiscalização.

- NÃO TENHO OPINIÃO SOBRE O ASSUNTO.

11) Sobre a ficha de fiscalização de Para-choque Traseiro.

Este material lhe ajudou ou trouxe alguma informação que você desconhecia ou que não lembrava?

- Opções:
- NÃO. Tinha pleno conhecimento sobre o assunto.
  - PARCIALMENTE. Tinha conhecimento das normas relacionadas.
  - SIM. Pois me orientou ao correto enquadramento da infração.
  - MUITO BOM. Me ajudou numa fiscalização que não dominava totalmente, mostrando os detalhes das normas relacionadas.
  - NÃO TENHO OPINIÃO FORMADA SOBRE O ASSUNTO.

12) Sobre a ficha de fiscalização de ônibus.

Este material lhe ajudou ou trouxe alguma informação que você desconhecia ou não lembrava?

- Opções:
- NÃO. Tinha pleno conhecimento sobre o assunto.
  - PARCIALMENTE. Tinha conhecimento das normas relacionadas.
  - SIM. Pois me orientou ao correto enquadramento da infração.
  - MUITO BOM. Me ajudou numa fiscalização que não dominava totalmente, mostrando os detalhes das normas relacionadas.
  - NÃO TENHO OPINIÃO FORMADA SOBRE O ASSUNTO.

13) Sobre a fiscalização do RNTRC.

Você fiscaliza ou já fiscalizou o Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga?

- Opções:
- NÃO. Nuca tive nenhum treinamento sobre o assunto.
  - SIM, mas devido às mudanças na legislação e falta de treinamento, deixei de fiscalizar.
  - SIM, fiscalizo constantemente o RNTRC, mas não tive treinamento sobre o assunto.
  - SIM, fiscalizo constantemente o RNTRC e já tive treinamento.

14) Sobre a ficha de fiscalização dos Documentos Obrigatórios do RNTRC.

Este material lhe ajudou ou trouxe alguma informação que você desconhecia ou não lembrava?

- Opções:
- NÃO. Tinha o pleno entendimento sobre o assunto.
  - PARCIALMENTE. Tinha conhecimento das normas relacionadas.
  - SIM. Pois me orientou ao correto enquadramento da infração.
  - MUITO BOM. Me ajudou numa fiscalização que não dominava totalmente, mostrando os detalhes das normas relacionadas.
  - NÃO TENHO OPINIÃO FORMADA SOBRE O ASSUNTO.

15) A institucionalização da Fiscalização Dirigida na PRF, com a publicação de um respectivo material de apoio e ainda de contatos de instrutores e facilitadores da área, estabelecido por um período pré-determinado auxiliaria no aprendizado do servidor?

- Opções:
- DISCORDO TOTALMENTE.
  - DISCORDO, as operações dirigidas atrapalham o serviço.

- CONCORDO, as operações dirigidas podem auxiliar no serviço de fiscalização.
- CONCORDO TOTALMENTE, este tipo de comando daria condições de nivelar o conhecimento dos servidores.
- NÃO TENHO OPINIÃO FORMADA SOBRE O ASSUNTO.

16) Quais outros assuntos específicos você gostaria de ver nas Fichas de Fiscalização?

- Opções:
- Tempo de Descanso do Motorista.
  - Uso de cadeirinhas.
  - Extintores de Incêndio.
  - Transporte de Carga a Granel.
  - Transporte de Rochas.
  - Sistema de Iluminação.
  - Outro:

17) Se este modelo de capacitação, com as particularidades do órgão em que você trabalha, fosse adotado com publicações periódicas com novos assuntos, traria benefícios na fiscalização?

- Opções:       SIM               NÃO

18) Favor tecer comentários que achar pertinente a respeito das fichas de fiscalização.

- Opções:       Texto livre.