



**Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"**

JANE HELENA SPLICIDO CRUZ LOPES DE OLIVEIRA

**O DEVER DO MUNICÍPIO REGULAMENTAR VIAS URBANAS
PERANTE A LEGISLAÇÃO NACIONAL DE TRÂNSITO**

**Assis/SP
2017**



Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"

JANE HELENA SPPLICIDO CRUZ LOPES DE OLIVEIRA

**O DEVER DO MUNICÍPIO REGULAMENTAR VIAS URBANAS
PERANTE A LEGISLAÇÃO NACIONAL DE TRÂNSITO**

Projeto de pesquisa apresentado ao curso de DIREITO do
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis – IMESA e a
Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA, como
requisito parcial à obtenção do Certificado de Conclusão.

**Orientando (a): Jane Helena Splicido
Cruz Lopes de Oliveira**

Orientador (a): Luiz Antonio Ramalho Zanoti

**Assis/SP
2017**

FICHA CATALOGRÁFICA

Oliveira, Jane Helena Splicido Cruz Lopes de.

O dever do município regulamentar vias urbanas perante a legislação nacional de trânsito/Jane Helena Splicido Cruz Lopes de Oliveira. Fundação Educacional do Município de Assis –FEMA – Assis, 2017.

101 páginas.

1. Legislação de trânsito. 2. Sinalização horizontal de

regulamentação. Orientador: Ms. Luiz Antonio Ramalho Zanoti

CDD: 341.736
Biblioteca da FEMA

O DEVER DO MUNICÍPIO REGULAMENTAR VIAS URBANAS PERANTE A LEGISLAÇÃO NACIONAL DE TRÂNSITO

JANE HELENA SPILICIDO CRUZ LOPES DE OLIVEIRA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Instituto Municipal de Ensino Superior de
Assis, como requisito do Curso de Graduação,
avaliado pela seguinte comissão examinadora:

Orientador: Luiz Antonio Ramalho Zanoti

Examinador: Gisele Spera Máximo

**Assis/SP
2017**

DEDICATÓRIA

Dedico o presente trabalho a mim por permitir que Deus se manifestasse através de minhas palavras para que este estudo possa servir o maior número de pessoas possíveis.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus que habita no interior de todos os seres, nosso Criador, por proteger-me com seu amor, guiar-me com sua sabedoria e dar-me discernimento.

Ao meu pai Antônio Demarchi Cruz, que já não se faz mais presente fisicamente, porém me estimulou por todo o tempo que juntos passamos a alçar voos ainda maiores.

A minha mãe Tereza Splicido Cruz que me abrigou em seu ventre com profundo amor e incondicionalmente empregou parcela de sua vida aos meus cuidados.

Ao Lopes, que amo ilimitadamente, e que em 26 anos juntos sempre teve como objetivo a minha felicidade, pessoa com quem amo partilhar a vida. Meu amor, minha inspiração, minha Vida, meu eterno agradecimento pelo amor, carinho, paciência e por sua capacidade de trazer paz ao meu coração.

A minha filha Clara, agradeço imensamente por realizar o meu sonho de ser mãe, por todos os momentos que me proporcionou e por ensinar-me tanta coisa. Eu te amo muito!

Ao meu neto Miguel que matizou de riso e alegria minha vida. Miguel mesmo antes de adormecer sei que vou sonhar com você, pois assim é o dia todo com os olhos abertos e continua sendo com eles fechados à noite. Obrigada por esta relação de amor ser tão intensa que não tem explicação.

Ao Professor Zanoti, companheiro e conselheiro ao longo deste curso. Professor que fez repensar o meu lugar no mundo. Eu o admiro profundamente como professor e tenho um grande carinho por sua pessoa.

Aos professores Rubens Galdino, Eduardo Vella, Luciano Tertuliano e Gisele Spera, que me ensinaram muito além do conteúdo do currículo escolar. Mestres que marcaram minha vida, pelo carinho e dedicação nesta mais divina profissão, cumprindo o dever que foi muito além da missão de um professor. Na pessoa destes agradeço a todos os professores.

“Não há satisfação maior do que aquela que sentimos quando proporcionamos alegria aos outros.” - MASAHARU TANIGUCHI

RESUMO

A legislação de trânsito é um tanto complexa, posto que não se limita apenas ao conteúdo do Código de Trânsito Brasileiro, desta forma nossa proposta é explanar sobre as diversas normas que compõem este ordenamento, assinalando a estrutura, atribuição e competências dos órgãos e entidades que fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito, culminando no dever municipal de manter o trânsito em condições seguras nas vias sob sua jurisdição, alcançando a sinalização viária horizontal de regulamentação, como elemento propulsor da segurança viária.

Palavras-chave: legislação de trânsito – o município no sistema nacional de trânsito - sinalização viária - dever municipal - sinalização horizontal de regulamentação

ABSTRACT

Transit legislation is somewhat complex, since it is not limited only to the content of the Brazilian Transit Code, so our proposal is to explain the various rules that make up this ordinance, noting the structure, attribution and competencies of the bodies and entity that Are part of the National Transit System, culminating in the municipal duty to maintain traffic in safe conditions in the roads under its jurisdiction, reaching the horizontal highway signaling of regulation as a driving force for road safety.

Key-words: transit legislation - the municipality in the national transit system - road signs - municipal duty - horizontal signs of regulation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração nº 1 Exemplos de placas de regulamentação	46
Ilustração nº 2 Demonstração de implantação de Placa	47
Ilustração nº 3 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	59
Ilustração nº 4 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	60
Ilustração nº 5 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	60
Ilustração nº 6 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	61
Ilustração nº 7 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	62
Ilustração nº 8 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	64
Ilustração nº 9 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	64
Ilustração nº 10 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	65
Ilustração nº 11 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6a	65
Ilustração nº 12 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	66
Ilustração nº 13 Sinalização Vertical de Regulamentação R-2	67
Ilustração nº 14 Sinalização Vertical de Regulamentação R-24a	67
Ilustração nº 15 Sinalização Vertical de Regulamentação	68
Ilustração nº 16 Sinalização Vertical de Regulamentação	69
Ilustração nº 17 Sinalização Vertical de Regulamentação	69
Ilustração nº 18 Sinalização Vertical de Regulamentação	70
Ilustração nº 19 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	71
Ilustração nº 20 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	71
Ilustração nº 21 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6a	72
Ilustração nº 22 Sinalização de obras	73
Ilustração nº 23 Sinalização Vertical de Regulamentação R-19	74
Ilustração nº 24 Sinalização Vertical de Regulamentação R-4a	75
Ilustração nº 25 mapas ilustrativo do sentido da via	76
Ilustração nº 26 ilustrações demonstrativa	77
Ilustração nº 27 Sinalização Vertical de Regulamentação R-6b	77

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Quadro sinótico do sistema nacional de trânsito	23
Tabela 2: Grupo e subgrupo da sinalização de regulamentação	43
Tabela 3: Dimensões mínimas do sinal vertical de regulamentação	44
Tabela 4: Cores e forma do sinal de regulamentação	44
Tabela 5: Exceção a forma dos sinais de regulamentação	45

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CTB – Código de Trânsito brasileiro

SNT- Sistema Nacional de Trânsito

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

CETRA - Conselho Estadual de Trânsito

CONTRAN - Conselho de Trânsito do Distrito Federal

OPAS - Organização Pan-Americana da Saúde

OMS - Organização Mundial da Saúde

CFC – Centro de Formação de condutores

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

TEC -Tarifa Externa Comum

ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas

AIT - Auto de Infração Trânsito

IPEM - Instituto de Pesos e Medidas

INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e tecnologia

CNEN – Comissão Nacional de Energia Nuclear

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito

DENATRAN - Departamentos Estaduais de Trânsito

RENINF – Registro Nacional de Infrações de Trânsito

RENACH - Registro Nacional de Carteiras de Habilitação

RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores

FUNSET - Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

ANTT - Agencia Nacional de Transporte Terrestre

PM – Policia Militar

CF – Constituição Federal

JARI - Junta Administrativa de Recursos de Infrações

RTPP - Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL	17
2.1. NORMAS COMPONENTES DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	18
2.2. PRINCÍPIOS E OBJETIVOS DA LEGISLAÇÃO VIÁRIA BRASILEIRA	21
3. SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO	23
3.1. COMPOSIÇÃO E COMPETÊNCIAS DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO	24
4. EXPLICAÇÃO DE CONCEITOS RELEVANTES DA LEGISLAÇÃO VIÁRIA	30
5. SINALIZAÇÃO E SINAIS DE TRÂNSITO	36
5.1.OS PRINCÍPIOS REGENTES	38
5.2. PRINCÍPIOS ESPECÍFICOS DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA	40
5.3. CLASSIFICAÇÃO DOS SINAIS E SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	42
6. O MUNICÍPIO INTEGRANTE DO SNT	48
6.1 RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO NO SNT.....	50
6.2. RESPONSABILIDADE DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA EM ÁREAS E/OU EVENTOS PARTICULARES	52
6.3. JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO – JARI	55
7. SINALIZAÇÃO VERTICAL DE REGULAMENTAÇÃO EM ASSIS	58
8. CONCLUSÃO	78
REFERÊNCIAS	79
ANEXOS	80
BIBLIOGRAFIA	100

1. INTRODUÇÃO

Em maio de 2011, por meio da Resolução da ONU nº A/RES/66/260, foi atribuído ao período de 2011 a 2020 a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, no qual os estados membros obrigam-se a decretar medidas objetivando à redução de acidente de trânsito, que é considerada a nona causa de mortes no mundo. Em concomitância, foi pactuado o Plano de Ação Global, objetivando o alcance proposto da Década de Ação pela Segurança no Trânsito.

Destacam-se neste projeto global as melhorias de segurança no trânsito rodoviário, rigor na legislação e recomenda ações resguardando grupos mais vulneráveis, como ciclistas e pedestres.

A Organização Pan-Americana de Saúde e a Organização Mundial de Saúde (OPAS/OMS) delinearão esforços e monitoramento de resultados a nível universal para que se concretize a redução de acidentes, inclusive com medidas de apoio a proposições que almejam redução do consumo de bebidas alcoólicas por motoristas, o aumento do uso de capacetes, cintos de segurança e a melhoria dos atendimentos de emergência.

A mensagem enviada aos Estados-membros, às agências internacionais, às organizações da sociedade civil, empresários e líderes comunitários pelo secretário-geral da ONU, Ban Ki-moon, “Juntos, poderemos salvar milhares de vidas”¹, para que estes envidassem esforços no sentido de que a Década possa gerar melhorias reais.

Dia 25 de setembro, comemora-se o Dia Nacional do Trânsito. A Semana Nacional de Trânsito é comemorada no Brasil de 18 a 25 de setembro, conforme previsão no CTB no artigo 326. “A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro”. Em 2017 o tema será “Minha escolha faz diferença no trânsito”. Durante a semana comemorativa de 2012, a fim de cumprir o acordado com a ONU o Brasil lançou o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes, visando atividades de conscientização referente à segurança no trânsito,

através de peças publicitárias, de atitudes educativas e de estimular os agentes públicos e a sociedade civil.²

Dada a relevância do assunto, pretende-se com o presente trabalho, o estudo e compreensão da composição da Legislação de Trânsito, do Sistema Nacional de Trânsito, do dever municipal de sinalizar vias com foco na sinalização vertical de regulamentação, onde apresentaremos fotografias, recentes de alguns sinais de trânsito presentes em Assis, acompanhadas de breves comentários.

Existem normas de trânsito que aprendemos naturalmente, nas escolas, mídia, entre outras, como exemplo podemos citar a travessia de pedestre em faixa própria e a obediência de condutores de veículos ao semáforo, quando houver.

Outras normas ficam a cargo dos Centros De Formação de Condutores (CFC), regulamentados pela Resolução nº 358 de 13/08/2010 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), órgão normativo que estabelece as formas de capacitação, qualificação e atualização de profissional para atuar no processo de habilitação de condutores e na formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

Destituído este, da pretensão de esgotar o tema, entendemos que necessário se faz trabalhar o assunto por estar o trânsito presente em nosso cotidiano, sendo de relevância o entendimento da validade das proposições impostas a seus usuários.

2. LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

A primeira Legislação de Trânsito no Brasil surgiu no dia vinte e sete de outubro de mil novecentos e dez (27/10/1910), com o Decreto nº 8.324, que aprovou o regulamento para o serviço supervisionado de transporte por automóveis; época em que os condutores eram chamados de “motorneiros” (aquele indivíduo que trabalha com ou dirige algo motorizado, aquele indivíduo que conduz bonde)³, pois eles deviam reduzir a marcha, caso houvesse perigo de acarretar acidente. Até 1916 os bondes no Brasil eram tracionados por mulas e se destinavam aos serviços de cargas. As pessoas se locomoviam a pé, transportadas por cavalos, por veículos de tração animal, automóveis de motor a explosão (desde 25 de novembro de 1891, primeiro veículo importado de Portugal adquirido por Alberto Santos Dumont) e por locomotivas a vapor.⁴

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.994 de 1941, alterado no mesmo ano, pelo Decreto de nº 3.651. Em 21 de setembro de 1966 foi promulgado por meio da lei nº 5608 o Código Nacional de Trânsito. Sendo que em 23 de setembro de 1997, através da Lei nº 9.503 surge o CTB (Código de Trânsito Brasileiro), que vigora até os dias atuais, embora já alterado por 31 leis e a cada alteração mais rígido se tornou.

A liberdade de trânsito constitui um direito fundamental da pessoa alargando o direito constitucional de “ir e vir”, entretanto, demarcando o uso deste direito está o respeito do direito a todos que se utilizam do trânsito. Esta limitação presente na conduta do usuário da malha viária terrestre, tem como condão o estabelecimento da segurança viária de forma contínua e atenta.

Composta de princípios, normas nacionais e internacionais, resoluções do CONTRAN, a legislação de trânsito, pode ser compreendida como um complexo de normas legais que influenciam e/ou complementam o CTB, documento legal que disciplina e orienta todas as atividades que envolvem o trânsito nas vias públicas, uniformizando os conhecimentos e procedimentos.

2.1 NORMAS COMPONENTES DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

A legislação de trânsito tem seu fundamento na Constituição Federal de 1988 em seu artigo 22, inciso XI; estabelecendo a competência privativa da União legislar sobre as regras de trânsito e transporte. Este comando se manifesta no Código de Trânsito Brasileiro, através da lei 9503/97, porém existem outras leis integralizadas a esse conjunto de normas. São leis que merecem breves comentários por estarem presentes em nosso estudo, na harmonização de regras, na circulação e na imobilidade de pessoas e veículos que desembocam na sinalização viária, sobre as quais faremos oportunos apontamentos.

Em 1968, o Brasil assinou a Convenção sobre Trânsito Viário, conhecida por “Convenção de Viena” ou “Tratado de Viena”, passando a vigorar no Território Nacional em 10 de dezembro de 1981 pelo Decreto nº 86.714. Trata-se de um acordo internacional que estabelece regras que devem ser seguidas por todos os condutores de veículos, quando trafegam em qualquer um desses países, a fim de facilitar o trânsito viário internacional e aumentar a segurança nas rodovias.

A Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai assinaram, em 26 de março de 1991, o Tratado de Assunção, incorporando a legislação nacional em 3 de agosto de 1993 com vistas a criar o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Objetivo primordial do Tratado de Assunção é a integração dos estados partes por meio da livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos, do estabelecimento de uma Tarifa Externa Comum (TEC), da adoção de uma política comercial comum, da coordenação de políticas macroeconômicas e setoriais, e da harmonização de legislações nas áreas pertinentes, envolvendo a legislação de trânsito.

O artigo 23, inciso II, da CF/88 prevê que “é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência”.

A complementação deste texto se positivou pela Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estabelecendo normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Seu reflexo na sinalização das vias como mandamento vem, entre outros no em seu parágrafo único do artigo 9º, exigindo que “os semáforos para pedestres instalados em vias públicas de grande circulação, ou que deem acesso aos serviços de reabilitação, devem obrigatoriamente estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave para orientação do pedestre. “ Já a Lei Federal nº 10.741 (Estatuto do Idoso), de 1º de outubro de 2003, em seu artigo 41, estabelece a obrigatoriedade de destinação de 5% das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para essa parcela da população.

A Lei nº 12.587/2012 de 3 de janeiro de 2012 institui diretrizes para que as cidades com mais de 20 mil habitantes, executem o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano de uma cidade, aglomeração urbana e ou metrópole. Assim, a mobilidade urbana adequada é obtida por meio de políticas de transporte e circulação que visam a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável)⁵. Desta forma o presente documento legal está ligado intimamente com a sinalização, visto que mobilidade tem por premissa às condições em que são realizados os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano de uma cidade, aglomeração urbana, de forma organizada e sustentável.

O Decreto Nº 96.044/88, com devidas alterações regulamenta o transporte de produtos perigosos, sendo que a fiscalização e complementação cabem ao Ministério dos Transportes, complementado por normatizações da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), normas regulamentadoras relativas à segurança e medicina do trabalho, Instituto de Peso e Medidas (IPEM) e INMETRO. O transporte de produtos perigosos deve ser obedecer ao decreto acima e legislação pertinente a cada produto. O seu artigo 41, que permite fiscalização deste tipo de transporte às autoridades com jurisdição sobre a via por onde trafegam, portanto cabe esta fiscalização também aos municípios. Exemplificando, o transporte de explosivos, substâncias radioativas, óleos devem atender também as regras especificadas pelo Ministério do Exército, Comissão Nacional de Energia Nuclear-CNEN, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), respectivamente, as normas da ABNT

(Associação Brasileira de Normas Técnicas), Normas Regulamentadoras relativas à segurança e medicina do trabalho.

As Resoluções do CONTRAN são responsáveis por regulamentar e complementar o CTB, sendo estas as únicas normas que estabelecem os procedimentos a serem seguidos na aplicação das leis de trânsito no Brasil.

Não menos importante, a legislação de trânsito, tem em seu conteúdo proposições da Legislação Ambiental que é norteadora de objetivos do Código de Trânsito Brasileiro, do Direito Penal prevendo crimes e penas; do Direito Civil impondo aos integrantes do SNT o dever de indenizar; do Direito Administrativo com relação primordial aos princípios a serem aplicados pela administração pública e o Direito Tributário que guarda íntima relação com a prescrição de pagamento de impostos como IPVA, multas e taxas como de registro e licenciamento de veículos automotores ou CNH, a serem pagos.

O CTB é uma compilação de definições e conceitos próprios do trânsito, atribuições, direitos e deveres dos motoristas, pedestres, passageiros, dos órgãos que compõem o SNT, atribuindo-lhes competência e atribuições. É a legislação que rege as leis de trânsito no Brasil, base desse complexo sistema viário em âmbito nacional que garante o direito de segurança dos usuários de vias públicas e limita o Poder de Polícia administrativa na área do trânsito.

É esse compêndio que define o que é trânsito, conforme previsto em seu Art. 1º “O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código”⁶, fornece diretriz para a engenharia de tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema. Ainda tem por objetivo informar a regulamentação sobre as normas de circulação, atuando de maneira direta na segurança veicular e pessoal.

2.2. PRINCÍPIOS E OBJETIVOS DA LEGISLAÇÃO VIÁRIA BRASILEIRA

Além do princípio da Legalidade norteador de todo ordenamento jurídico nacional, são reconhecidos mais dois princípios implícitos na legislação de trânsito: o Da Confiança e o da Segurança Viária. Princípio da Confiança “o usuário da via tem o direito de contar que os demais usuários se comportem, como ele, de maneira correta, a menos que as circunstâncias sejam de tal natureza a lhe permitir reconhecer que não é assim”⁷. A conduta dos usuários do trânsito conforme previsão legal inspira segurança a quem dele se utiliza, visto que há uma expectativa de que pedestre e condutores de veículos e de animais procedam de acordo com a norma. Princípio da segurança viária, conforme o mesmo autor, “consiste no dispositivo trânsito técnico e jurídico para organizar todos os usuários que se utilizam da malha viária”.⁷

Vemos, neste diapasão que a segurança viária é composta da regra expressa no CTB, da sinalização implantada e dos sinais regulamentares que os condutores de veículos se utilizam para indicar sua intenção, como por exemplo, a luz indicadora de direção, popularmente conhecida como “seta”. Sendo um conjunto de normas que convivem harmoniosamente a legislação de trânsito, dispõe seus objetivos basilares no artigo 6º, do CTB, enfatizando três pontos: político, uniformidade de procedimentos e integração do sistema, conforme transcrição abaixo:

São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:
I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

Politicamente, concluiu-se por traçar linhas mestras para a Política Nacional de Trânsito, normatizadas pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito n. 514/15, devendo ser parâmetro nacional para o planejamento, organização, normalização, execução e controle das ações de trânsito em todo o território nacional.

A citada resolução garante a proteção da vida e integridade da pessoa e o desenvolvimento socioeconômico do país. O desenvolvimento socioeconômico do país é condicionado ao respeito do direito de locomoção do homem garantido constitucionalmente pela Carta Magna em seu artigo 5º, inciso XV; a defesa da vida incluindo nesta a preservação da saúde e do meio ambiente; e ao incentivo de estudos e pesquisas voltadas para a segurança, fluidez, conforto e educação para o trânsito.

Artigo 6º, inciso II, dispõe: fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito.

Na uniformização de normas e procedimento ressalta-se o Manual Brasileiro de Sinalização e o de Fiscalização de Trânsito, respectivamente. Com relação à padronização de critérios financeiros é fixado como deve ser aplicado à receita decorrente de multas de trânsito conforme o artigo 320, do CTB, complementado pela Resolução do CONTRAN n. 191/06, determinando que estes recursos sejam utilizados apenas na sinalização, na engenharia de tráfego e de campo, no policiamento e fiscalização de trânsito (não cabendo o custeio com vencimentos dos funcionários integrantes do SNT), na educação de trânsito, dez por cento (10%) são destinados ao combustível gasto na fiscalização de trânsito e cinco por cento (5%) do valor das multas de trânsito são repassados ao FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito, o qual é gerido pelo DENATRAN, para que sejam revertidos a segurança e educação de trânsito.

Artigo 6º inciso III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Na sistemática de fluxos permanentes de informações temos a criação do RENAINF – Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Resolução n. 155/04), objetivando ser a base nacional de registro das infrações de trânsito e ocorrências concretizando a reciprocidade de informações entre os órgãos do SNT.

3. SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Tem o art. 5º do CTB a finalidade de esclarecer o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), a qual é realizada através das incumbências precípuas inerentes aos órgãos e entidades de trânsito que estruturam este complexo.

O SNT, subordinado ao Ministério das Cidades e vinculado consoante a sua circunscrição, ao Poder Executivo dos três entes federados: União, estados e municípios, são independentes em suas funções administrativas, porém coesos, motivo de ser intitulado de “sistema”. Nos ditames dos artigos 6º a 25 do CTB, as tarefas, os objetivos, a composição e as competências específicas de cada integrante deste sistema são diferenciadas, mas guarda o princípio de sua existência, condensado na governança pública do trânsito em território nacional. Esta interligação, por força normativa, não é maculada pela independência, diferença de funções, estrutura que possuem cada um dos integrantes, ou ainda pelos nomes que recebem órgãos ou entidades. Ensina Juliver Modesto de Araújo resumidamente que o “Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto harmônico de entes da Administração Pública, direta e indireta, autônomos e independentes entre si, responsáveis pela gestão do trânsito em nosso país. “⁸

3.1. COMPOSIÇÃO E COMPETÊNCIAS DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Em 29 de maio de 2003 pelo Decreto Nº 4.711, o Presidente da República no uso de suas competências, determinou a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, ao Ministério das Cidades, criado em 1º de janeiro de 2003, sendo algumas de suas competências, as políticas setoriais, programas de acessibilidade e mobilidade urbana e planejamento do trânsito, corrigindo desta forma, o desacerto anterior de subordinar todo o SNT ao Ministério da Justiça, que possui atribuições diversas ao objetivo do CTB.

É importante saber quais são os órgãos e entidades principais que compõem este sistema e suas atribuições a fim de que o cidadão possa exigir providências ou acudir-se de seus direitos. O SNT é subdividido de acordo com a função do órgão e sua circunscrição. Assim, as circunscrições são: Federal, Estadual, do Distrito Federal e Municipal, e as funções denominadas normativas, consultivas e executivas.

Esclareceremos melhor a competência e organização em sinopse, conforme artigo 7º, do CTB:

QUADRO SINÓTICO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

	FEDERAL	ESTADUAL	MUNICIPAL
NORMATIVO	CONTRAN	CONTRAN CONTRADIFE	CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO
EXECUTIVOS	DENATRAN	DETRAN	SECRETARIA ou DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO
EXECUTIVOS RODOVIÁRIOS	AGENTES DO DNIT AGENTE DA ANTT PRF	AGENTES DO DER PM	AGENTES DE TRÂNSITO GUARDAS MUNICIPAIS PM
RECURSAIS	JARI	JARI	JARI

Tabela 1 Sistema Nacional de Trânsito

Os normativos editam normas, regulamentam assuntos específicos e necessários, os consultivos que tem por finalidade primária emitir pareceres, informar, padronizar procedimentos, e os executivos, os capazes de executar o trânsito, ou seja, gerir e fiscalizar, através de seus Agentes. E também as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações.

Atribuição dos órgãos normativos, serão explicadas abaixo:

O CONTRAN, CETRAN e o CONTRANDIFE são órgãos normativos e consultivos, a nível federal, estadual e do Distrito Federal que tem suas competências previstas no CTB.

CONTRAN é o Conselho Nacional de Trânsito é o órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito consultivo e normativo complementando o CTB através de resoluções que padroniza procedimentos; soluciona conflitos de competência e circunscrição entre as Unidades da Federação; julga os recursos interpostos contra decisões dos outros órgãos do SNT. É através das resoluções deste órgão que se complementa o CTB quando da existência de uma nova normatização, exemplificando a Resolução 303/03 uniformizou como deve ser as vagas de veículos destinadas aos idosos com o advento da Lei 10.741/03 18 de dezembro de 2008 (Estatuto do Idoso).

CETRAN é o Conselhos Estaduais de Trânsito e CONTRANDIFE é o Conselho de Trânsito do Distrito Federal são órgãos consultivos e normativos atuando em nível estadual e distrital respectivamente, é de sua responsabilidade estabelecer normas complementares (no âmbito de suas competências); solucionar conflitos de competência entre os municípios; coordenar as ações de administração, engenharia, fiscalização e policiamento de trânsito. Os Conselhos também atuam como órgãos recursais e revisionais. Recursais como 2ª e última instância administrativa dos recursos em face de penalidade interpostos contra as decisões de primeira instância dos Estados e Municípios. Atuando como revisionais quando do processo de habilitação para condução de veículos motorizados, analisando decisão DETRAN, em casos de inaptidão permanente, aptidão física, mental ou psicológica e se for o caso nos recursos do processo de habilitação e reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores.

Exemplificando a função normativa e consultiva do CETRAN/ SP após questionamento a emissão um “Parecer de 10 de novembro de 2015:

Esclarecimento de “PREENCHIMENTO DE AIT E ESTACIONAMENTO EM GUIAS REBAIXADAS” Concluindo, entendemos que o mais recomendável é que o agente deva lavrar a autuação indistintamente e que cada seja analisado através de recurso administrativo, onde poderão ser oferecidas as provas de que não houve prejuízo ao acesso de veículo ao imóvel e que a guia rebaixada não é utilizada como artifício para reservar vaga na via pública. “ E “a deliberações01/2017, padronizando a montagem dos Processos Administrativos de Suspensão e Cassação pelo órgão responsável”.

São órgão executivos o DENATRAN e DETRAN, respectivamente da União e Estado:

DENATRAN – (Departamento Nacional de Trânsito) é o órgão executivo de trânsito da União, ele é responsável por executar a Política Nacional de Trânsito e põe em prática direta ou por delegação o estabelecido pelo CONTRAN - Também é responsável pela metodologia dos cursos de aprendizagem e habilitação de condutores, e criação de procedimentos para o registro e licenciamento de veículos; organizar e manter o RENACH (Registro Nacional de Carteiras de Habilitação); e o RENAVAL (Registro Nacional de Veículos Automotores); pesquisar os casos onde houver omissão da lei e propor solução ao ministério que coordena o SNT; prestar apoio logístico e financeiro ao CONTRAN, além de administrar o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito-FUNSET.

DETRAN – (Departamentos Estaduais de Trânsito) são os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, com funções que se assemelham as do DENATRAN. São encarregados por realizar a formação de condutores, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão dos mesmos; realizar vistorias de segurança em veículos, emplacar, registrar e licenciar veículos; realizar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas e penalidades previstas no CTB relacionadas aos condutores e veículos.

CIRETRAN (Circunscrições Regionais de Trânsito) são apenas ramificações dos órgãos executivos de trânsito dos Estados, e funcionam como filiais dos DETRAN, tendo iguais.

São órgãos executivos rodoviários:

DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) é o órgão da União competente para estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias; gerenciar, diretamente ou por meio de convênios, de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias; Declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação, e aplicam de multas por excesso de peso e ou de velocidade, por meio dos postos de pesagem nas rodovias federais e das lombadas eletrônicas e pelo nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores.

ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre, é uma autarquia federal brasileira responsável pela regulação das atividades de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária, fiscalização da prestação de serviços de transporte interestadual e cargas em geral, no transporte multimodal (aquele que utiliza mais de um tipo de veículo para fazer a mercadoria chegar ao destino correto) e nas ferrovias e rodovias federais o transporte de cargas perigosas e especiais ou indivisíveis (são aquelas que excedem a peso e medidas, como por exemplo bobinas, reatores). Em âmbito nacional temos as Agências Reguladoras de Serviços Públicos Delegados de Transporte, também recebe nomes diferentes, no Estado do Ceará –ARCE (Agências Reguladoras de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Ceará), no Estado de São Paulo (ARTESP).

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) é um órgão que concretiza as normas de trânsito nas rodovias federais, realizando fiscalização de trânsito e aplicando autuações, acumulando função de órgão de segurança pública, conforme o parágrafo 3º e inciso II do artigo 144 da CF.

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER), a sigla é utilizada na maioria dos Estados, para designar o órgão executivo rodoviário e dos estados e do Distrito Federal, mas algumas Unidades Federativas optam por outras denominações, como DAER (Departamento Autônomo de Estrada e Rodagem do Rio Grande do Sul), DEINFRA (Departamento Estadual de infraestrutura de Santa Catarina), que fiscaliza e administra rodovias estaduais do estado que pertence.

As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI), integram o Sistema Nacional de Trânsito, são colegiados que devem existir junto a todos os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários que atuam na União, Estados e Municípios, são responsáveis pela aplicação de penalidades por infrações de trânsito e pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas e independentes do Poder Executivo.

O Conselho Municipal de Trânsito visa garantir a gestão democrática e a participação popular nas tomadas de decisões relativas a trânsito no município, porém não é obrigatória sua constituição para integração do município no SNT, tem status de órgão normativo, entretanto é um órgão deliberativo, consultivo e de assessoramento na propositura de ações de políticas públicas e tem por finalidade discutir, analisar, planejar e acompanhar a solução dos problemas de segurança viária no município, só opinando na tomada de decisões junto ao Poder Executivo Local.

Secretaria Municipal de Trânsito ou Departamento de Municipal de Trânsito, órgão executivo municipal, tem como atribuições gerenciar e fiscalizar a execução das modalidades do transporte público de passageiros no Município; gerenciar e fiscalizar o trânsito, realizando a sinalização. No Município são órgãos executivos rodoviários os Agentes dos Departamento Trânsito e a Guarda Civil.

Polícia Militar, conforme artigo 23, inciso III do CTB “Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal: executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidades executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados. “ As Polícias Militares (PM) não são órgãos de trânsito, mas integram o Sistema Nacional de Trânsito e executam sua fiscalização através de convênios, os quais podem ser firmados com órgãos executivos de trânsito municipal (Departamentos ou Secretarias de Trânsito no âmbito municipal) ou com órgãos executivos estaduais (DETRAN) ou órgãos executivos rodoviários (DER ou Prefeituras Municipais). Analisando sob este aspecto a Polícia Militar, só poderia agir quando convênio firmado, porém analisando o artigo 144 da CF/88, as Polícias Militares são órgãos responsáveis pela segurança pública, dever do Estado, cabendo-lhes o exercício da polícia ostensiva e a preservação da ordem pública, entretanto o Decreto-lei nº 667/69

e Decreto nº 88.777/83 (legislação infraconstitucional referente à organização das Polícias Militares) atribui também à esta a atividade de policiamento ostensivo de trânsito, mesmo que sem convênio na área de sua atribuição.

Importante se faz ressaltar que a arrecadação oriunda das autuações de trânsito por infrações cometidas quanto ao uso do solo (circulação, parada e estacionamento) cabe ao órgão com circunscrição sobre a via e, sem o convênio firmado com a PM os valores não teriam o mesmo destino. Exemplificando se a PM não firmar convênio com o município, os valores arrecadados com a aplicação de multas serão direcionados ao DETRAN.

Mesmo não estando no texto da Carta Magna, não se pode falar em inconstitucionalidade, na temática do trânsito quando o órgão federal invadir a esfera estadual, devido à interligação. Portanto cabe esclarecer a competência exclusiva do DENATRAN, proceder à supervisão, à coordenação, à correição dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito, conforme estabelecido pela Portaria nº 227/2003, alterada pela Portaria nº 400/2005, ambas do Ministério das Cidades.

4. EXPLICAÇÃO DE CONCEITOS RELEVANTES DA LEGISLAÇÃO VIÁRIA

O que se espera da sinalização viária é o trânsito em condições seguras, pois essa informação consta dos ensinamentos adquiridos da legislação que a regula, dos aprendizados dos Cursos de Formação de Condutores (CFC) e da vivência com a sinalização quer de modo direto (ao fazer uso das vias) ou indireto (por meio de mídias, campanhas, entre outros instrumentos de aprendizagem).

Necessário se faz compreender termos ou expressões utilizadas no CTB para o entendimento da sinalização viária visando à obediência de seus comandos, já que seus mandamentos são imperativos.

O primeiro parágrafo, do artigo 1º do CTB, nos dá o conceito de trânsito “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

O anexo 1 do CTB, diz sobre a Autoridade de Trânsito: “dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada”.

Desta forma temos os chefes dos Poderes Executivos dentro de sua jurisdição ou pessoa por ele delegada é a autoridade de trânsito.

Esse mesmo anexo disserta sobre o Estacionamento “imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros. “

Em regras o ato de estacionar é inerente ao condutor do veículo, mas estacionamento se refere ao veículo, a exceções veremos mais adiante.

FISCALIZAÇÃO - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código. (Anexo I do CTB).

Isto é, é uma atividade estatal inerente ao trânsito, através dos que integram o SNT, conforme competência e área de atuação que limita, o exercício dos direitos individuais em benefício do interesse público.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito. (Anexo I do CTB).

A placa é um dos componentes que contém os sinais de trânsito.

A Regulamentação da via é o ordenamento do trânsito por meio de sinalização viária, que consiste em sinais de trânsito que se traduz em dispositivos legais, devendo ser utilizados em conformidade a legislação de trânsito determina.

REGULAMENTAÇÃO DA VIA - implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias. (anexo I do CTB).

VIAS PÚBLICAS no art. 2º do CTB: “são vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais. “ O parágrafo único do mesmo artigo: “Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas. “

Julyver Modesto afirma a licitude do entendimento de vias terrestres contida no artigo 2º do CTB, como vias públicas, visto que se faz necessário a interpretação, examinando conjuntamente as definições das espécies de via do anexo I do CTB, em conjunto com o estudo a Lei 4591/64, que dispõe sobre condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias e o inciso I do artigo 99 do Código Civil.

Anexo I do CTB (definições)

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

VIA RURAL - estradas e rodovias.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Agregando as estas definições a Lei 4591/64 que dispõe sobre condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias; a Resolução do 482/2014 que trata de vias de acesso aos aeroportos. Em 2009, a Lei n. 12.058/09 incluiu o artigo 7º-A, permitindo a aplicação da legislação de trânsito (especificamente para fins de fiscalização) nas áreas portuárias, desde que seja firmado convênio entre a autoridade portuária e o órgão de trânsito com circunscrição sobre a via; e a Lei n. 13.146/15 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência). Todas as legislações acima fazem parte da definição de via pública quando submetidas ao artigo 99 da lei 10406/02 (Código Civil) “São bens públicos: I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças; ...”

É comum se interpretar que as vias internas de condomínios constituem áreas independentes das vias públicas, não se submetendo ao controle estatal, pois não há regras de trânsito a serem cumpridas se não estiver disposto na Assémbleia do Condomínio. Entretanto, o CTB deixou claro que as vias internas destes locais estão sujeitas às regras de trânsito, porém não cabe ao síndico aplicar penalidades inerentes à desobediência as regras de trânsito, o poder de polícia é do próprio do Estado e neste caso não pode ser delegado a particular. Desta forma, eventual desrespeito à lei possibilita ao síndico, ao morador ou mesmo ao funcionário do condomínio, solicitar a presença da autoridade competente para as providências cabíveis, independente das medidas previstas em norma interna.

Tendo em vista a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência e o Estatuto do Idoso, é que se considera via pública as áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo como por exemplo, estacionamentos de supermercados, shoppings e congêneres.

Conforme a Consultoria Jurídica do Ministério das Cidades pelo Serviço de Informação ao Cidadão:

O órgão de fiscalização de trânsito, da respectiva jurisdição, tem competência para aplicar o poder de polícia no estacionamento privado de uso coletivo – aberto ao público em geral – para fiscalizar a aplicação das leis federais n.º 10.098 de 2000 e 10.741 de 2003 e as respectivas Resoluções CONTRAN n.º 303 e 304, ambos de 2008, uma vez que tal local se caracteriza como via de trânsito de veículo e estacionamento durante o horário de funcionamento, estando sujeito o infrator, a ser fiscalizado e a receber a penalidade prevista no inciso XVII do artigo 181 do CTB. Art. 181 – Estacionar o veículo: XVII – em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa – Estacionamento Regulamentado): Infração – leve; Penalidade – multa; Medida administrativa – remoção do veículo.

Qualquer cidadão pode acionar os agentes da autoridade de trânsito para autuar e remover do veículo. O próprio condutor poderá remover o veículo do local, mas, caso se recuse o agente da autoridade de trânsito depois de autuar deve acionar o guincho para remover o veículo do local. Há de se esclarecer que a fiscalização de trânsito nas áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo se restringe ao estacionamento ao uso de vagas estabelecido para pessoas portadoras de necessidades especiais e idosos, desde de que portem o cartão para tal, válido em todo território nacional.

O parágrafo 3º, do artigo 80 do CTB, estabelece que a responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios e áreas de estacionamento e estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário, porém a fiscalização de trânsito é de competência do órgão ou entidade executivo de trânsito inerente, será limitada à verificação da utilização das vagas especiais de

estacionamento (de idosos e portadores de necessidades especiais), exceto nos casos do veículo estacionados em local não destinado a esse fim.

CIRCULAÇÃO E MOVIMENTO

É necessário esclarecer a diferença de parada e estacionamento, pois de acordo com o anexo I da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, conceituava a parada como: *“tempo necessário para embarque e desembarque de passageiro e a operação de carga e descarga de mercadorias ou animais”*. Outro motivo é esclarecer que se o condutor permanecer dentro do veículo com o motor ligado ele está estacionado, pois parada é definida no anexo I do CTB como *“Imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.”* O que diferencia a parada do estacionamento é a combinação do tempo e a finalidade. De acordo com CTB, existem quatro formas de imobilização do veículo definidos no Anexo I dessa lei, a saber:

Estacionamento: Imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros; Operação de carga e descarga - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

Confirmado pelo artigo 47 do CTB:

Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres. Parágrafo único: A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Além da parada e do estacionamento, a Resolução nº 302, de 18 de dezembro de 2008, prevê ainda outras duas formas de imobilização do veículo: a imobilização de emergência, para a qual se exige a imediata sinalização, por meio da utilização do pisca-alerta do veículo e colocação do triângulo de emergência, de acordo com a

exigência do artigo 46, do CTB e Resolução do Contran nº 36/98; e, ainda, a interrupção de marcha, definida, pelo Anexo I, como “imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito”. A exemplo da placa “R6a - Parada Obrigatória” ou em obediência ao semáforo.

Após estes esclarecimentos, podemos entender que trânsito é a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais em vias públicas.

5. SINALIZAÇÃO E SINAIS DE TRÂNSITO

Conforme conceitua anexo I do CTB: “SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam”.

A sinalização é a parte da ciência da comunicação visual, auditiva e sensitiva que estuda as relações funcionais entre os signos de orientação no espaço e o comportamento dos indivíduos. É de caráter auto didático, entendendo como um modo de relação entre os indivíduos e o ambiente. Ela está a serviço dos indivíduos, para a sua orientação em um espaço para um lugar determinado, para melhor e mais rápida acessibilidade aos serviços solicitados e para uma maior segurança nos deslocamentos e nas ações. Resultando do projeto de efetivos sistemas de informação que compreende processamento, organização e apresentação da mensagem de linguagem e percepção visual, usando signos destinados a comunicação visual.

A sinalização de trânsito deve ser realizada após minucioso estudo de engenharia, levando-se em conta as políticas de estacionamento, carga e descarga, circulação de pedestres e veículos, orientação de trânsito, tratamento ao transporte coletivo, prioridades de semáforo, pontos críticos (elevado número de acidentes), a preservação do meio ambiente, análise de edificações geradoras ou atrativas de trânsito de veículos ou de pedestres (escolas dos mais variados tamanhos, shoppings centers, supermercados, terminais de ônibus). A sinalização viária é norte para o usuário das vias públicas que chama a sua atenção e dá a informação de forma instantânea e universal. O sistema de sinalização deve servir as pessoas de forma legítima para que estes se utilizem deste com extrema confiabilidade na comunicação que a sinalização transmite.

Os sinais de trânsito no Brasil, assim como na maioria dos países da América do sul e do mundo, são baseados na sinalização definida na Convenção de Trânsito Viário, realizada em Viena, Áustria, em 08 de novembro de 1968. As atualizações e melhorias

adotadas no país são inspiradas na engenharia de trânsito dos Estados Unidos, que publica uma série de manuais e tratados periodicamente revisados e atualizados.

A sinalização de trânsito é composta de sinais de trânsito que também é definido pelo anexo I do CTB como “elementos de sinalização viária que se utiliza de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres. “ Mesmo levando-se em conta à prudência, o zelo, a capacidade dos condutores de veículos, as condições da via, o sinal de trânsito é o dispositivo principal para que o objetivo do CTB seja atendido, que se traduz no trânsito em condições segura. O serviço acessível e correto será usufruído por aqueles que se utilizam deste como um indicador de qualidade de vida.

As relações dos indivíduos com os sinais informativos são de caráter lógico-intuitivo, e implicam numa lógica de fluxo nos atos que as pessoas tomam a partir deles. O indivíduo vai encadeando seus atos sucessivos selecionando informações que o ambiente lhe oferece para ter a tomada de decisões, e a cada passo já utilizado.¹⁰

Conforme o artigo 89 do CTB a sinalização terá a seguinte ordem de prevalência: as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais; as indicações do semáforo sobre os demais sinais; e as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

5.1. OS PRINCÍPIOS REGENTES DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Os princípios, em nosso ordenamento jurídico, sejam eles expressos ou não, deles decorrem todo o processo de produção do direito.

Nos dizeres de Marcelo Alexandrino e Vicente Paulo, “Princípios implícitos ou expressos são as ideias centrais de um sistema, estabelecendo suas diretrizes e conferindo a ele um sentido lógico e racional, o que possibilita uma adequada compreensão de seu modo de organiza-se. Os princípios determinam o alcance e sentido das regras de um determinado ordenamento jurídico.”¹¹. A Constituição Federal de 1988 expressamente prevê que a administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Por outra banda, infere-se do corpo da carta magna.

Os Princípios Constitucionais da Administração Pública, do Código de Trânsito e da Sinalização Viária, comandam todo o mandamento de sinalização de trânsito. Vejamos abaixo como é a presença destes princípios na Sinalização Viária.

O princípio da legalidade, além de previsão constitucional, é a essência do CTB e da sinalização viária, assim com de todo o ordenamento jurídico nacional, neste sentido observa-se obrigatoriamente os devidos limites da norma, razão esta que a sinalização só pode ser utilizada se previstas no anexo II, do CTB.

A impessoalidade e a moralidade, norteadoras da sinalização das vias está presente nos estudos técnicos viários a fim da implantação de sinal, razão esta que quando de sua falta ou ineficiência deve ser solicitada ao órgão responsável fundamentando tal necessidade, cujo fim é proteger a supremacia do interesse comum.

Extraí-se do princípio da publicidade não só exigência de publicação oficial dos atos externos da administração, mas também informações pelos vários meios de comunicação, por exemplo a ação elogiável do Departamento de Trânsito Municipal de Assis quando da mudança no sentido da via na Rua José Nogueira Marmontel,

onde os agentes permaneceram dias orientando os condutores mesmo após de efetuada a sinalização.

O princípio da eficiência é a persecução dos objetivos da sinalização, buscando sua qualidade e garantir uma maior segurança no trânsito, portanto se faz necessário estudos, pesquisas, levantamentos, análises e controles estatísticos; levando em conta o volume de veículos por tipo, volume de pedestres e acidentes, antes da implantação da sinalização.

A responsabilidade objetiva dos integrantes do SNT, responsáveis pela sinalização viária, mostra-se pela obediência dos princípios que estabelecem limites a atuação do Poder Público donde uma vez inertes ou ineficientes nasce o dever de ressarcir ou indenizar conforme prescrito no artigo 37, §6º, da CF: “A administração pública direta e indireta... as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadores de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso contra o responsável no caso de dolo ou culpa. “

E neste mesmo sentido reforça o CTB, art. 1º, § 3º “ Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro”.

5.2. PRINCÍPIOS ESPECÍFICOS DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Os princípios da sinalização viária estão previstos e definidos nas Resoluções do CONTRAN que institui os Manuais de Sinalização, anexo II da Lei 9503/97, apenas o cumprimento integral destes garantirão a eficácia da sinalização. Basta um dos princípios não ser atendido, para que a sinalização esteja comprometida, deixando de transmitir corretamente ao usuário da via a mensagem desejada.

A sinalização viária é o instrumento mais eficiente para um trânsito seguro, sua falta ou ineficiência pode ser a raiz dos acidentes de trânsito, por isso os princípios são indispensáveis para que a sinalização se torne efetiva e cumpra seu real papel. Na concepção e na implantação da sinalização de trânsito, deve-se ter como princípio básico as condições de percepção dos usuários da via, garantindo a real eficácia dos sinais.

Os principais princípios a serem observados são:

- Legalidade: amparada pelo Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar. Primeiro e mais importante princípio, decorrendo da obediência a este, todos os demais. Assim como toda norma nacional, a sinalização precisa estar normatizada, regulamentada, com base no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97) e legislação complementar, como a citada Resolução. Isto é, só é válida a sinalização regulamentada, por isso que ninguém pode criar uma sinalização (a não ser em caráter experimental e com ciência do DENATRAN) e esta ser válida.
- Suficiência: Permitir fácil percepção do que é importante, com quantidade de sinalização necessária. É preciso que a sinalização esteja compatível com a necessidade e demanda. Pouco adianta encher a via de sinalização, sem tomar cuidado com critérios.
- Padronização: Este princípio versa sobre a uniformidade de sinais e sinalização em âmbito nacional, deve a sinalização seguir o padrão legalmente estabelecido com o mesmo critério.

- Clareza: Um dos mais importantes princípios exige que a mensagem a ser transmitida pela sinalização seja de fácil compreensão, além de ser precisa e confiável.
- Precisão e Confiabilidade: É necessário corresponder à situação existente. Ter credibilidade é muito importante, pois quando um órgão comete erros grosseiros fica difícil dar credibilidade para suas demais ações.
- Visibilidade e Legibilidade: Preza para que a mesma seja avistada de distância necessária, para que dê tempo de ser percebida, interpretada pelo condutor e que este tenha tempo hábil para reagir a obediência ao regramento.
- Manutenção e Conservação: A sinalização deve ter manutenção rotineira (limpa, conservada, bem fixada e visível) para que atinja a finalidade para o qual foi implantada.

5.3 CLASSIFICAÇÃO DOS SINAIS E SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Muito embora, um dos objetivos deste trabalho é estudar a sinalização vertical de regulamentação, cabe esclarecer a classificação dos sinais de trânsito previstas no Código de Trânsito Brasileiro, pois existe hierarquia entre os sinais. Os sinais do agente de trânsito sempre prevalecem sobre os outros, pois sua intervenção se faz quando há extrema necessidade, seguido pela sinalização semafórica que precede os outros. A classificação dos sinais é determinada pelo CTB, conforme abaixo segue:

Art. 87- Os sinais de trânsito classificam-se em:

- I – verticais (placas de regulamentação, advertência e indicação);
- II – horizontais (Marcas Longitudinais, Marcas Transversais, Marcas de Canalização, Marcas de Delimitação e Controle de Parada e/ou Estacionamento, Inscrições no Pavimento);
- III – dispositivos de sinalização auxiliar;
- IV – luminosos (semáforo e foco luminoso do pedestre);
- V – sonoros (silvos ou apitos do guarda de trânsito);
- VI – gestos do agente de trânsito e do condutor.

Um dos objetivos deste trabalho é estudar a sinalização vertical de regulamentação que faremos a seguir com breves explanações. O conjunto de sinais de trânsito, exceto os regulamentares, constam do anexo um (1).

A aplicação da sinalização de regulamentação deve ser feita após estudos de engenharia, levando-se em conta os aspectos: físicos, geométricos, operacionais, ambientais, dados estatísticos de acidentes, uso e ocupação do solo lindeiro, dependendo do conhecimento e do comportamento dos usuários da via. Pode ser usada, nas vias rurais quanto urbanas, quando detectada a sua real necessidade, devendo o seu uso ser ordenado, pois se excessivo compromete a confiabilidade e a eficácia da sinalização.

As placas verticais de regulamentação se destinam a comunicar aos usuários uma determinação quer proibindo, restringindo ou condicionando o uso das vias urbanas e rurais e sua violação constitui infrações, pois suas mensagens são imperativas.

Os princípios da sinalização de trânsito devem sempre ser rigorosamente atendidos, visto os riscos a segurança viária. Permitir é a regra, as proibições, obrigações e restrições devem ser estabelecidos para dias, períodos, horários, locais, tipos de veículos ou trechos justificados, para que sejam legítimas. Necessário se faz a observação na implantação com a coerência entre diferentes regulamentações, isto é, que a obediência a uma regulamentação não incorra em desrespeito à outra.

As formas, cores e dimensões que formam os sinais de regulamentação são objeto de resolução do CONTRAN e devem ser rigorosamente seguidos, para que se obtenha o melhor entendimento por parte do usuário.

A sinalização de regulamentação é composta de cinquenta e um sinais agregados em oito grupos, alguns também em subgrupos, conforme sua natureza, função, característica e aspecto do trânsito. As imagens dos sinais estão no anexo dois (2).

1. PREFERÊNCIA DE PASSAGEM
2. VELOCIDADE
3. SENTIDO DE CIRCULAÇÃO
4. MOVIMENTOS DE CIRCULAÇÃO
4.1 - PROIBIDOS
4.2 - OBRIGATÓRIOS
5. NORMAS ESPECIAIS DE CIRCULAÇÃO
5.1 - CONTROLE DE FAIXAS DE TRÁFEGO
5.2 - RESTRIÇÕES DE TRÂNSITO POR ESPÉCIE E CATEGORIA DE VEÍCULO
5.3 - MODOS DE OPERAÇÃO
6. CONTROLE DAS CARACTERÍSTICAS DOS VEÍCULOS QUE TRANSITAM NA VIA
7. ESTACIONAMENTO
8. TRÂNSITO DE PEDESTRES E CICLISTAS

Tabela 2 de grupo e subgrupos da sinalização de regulamentação

s sinais de regulamentação, em sua maioria tem validade no ponto em que está implantado ou a partir deste. Outros têm sua validade explícita, se não estiver acrescido de informação complementar prescritos na própria placa (“início”, “término” e “na linha branca”), abrange toda a quadra ou do trecho sinalizado, antes e após a placa que contém o sinal. Se a quadra tiver até sessenta (60) metros, uma única placa, no meio do quarteirão, é válida para todo o perímetro; se tiver mais de sessenta (60) metros, deve ser colocada duas ou mais placas, possibilitando extensa visibilidade com espaçamento, entre elas, de até sessenta (60) metros.

A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, nas seguintes dimensões:

DIÂMETRO - 0,40 m
TARJA MÍNIMA - 0,040 m
ORLA MÍNIMA - 0,040 m

Tabela 3 dimensões mínimas do sinal vertical de regulamentação

Forma		Cor	
		Fundo	Branca
		Símbolo	Preta
		Tarja	Vermelha
		Orla	Vermelha
		Letras	Preta

Tabela 4 cores e forma do sinal de regulamentação

Constituem exceção quanto à forma, os sinais:
Características dos Sinais R-1 e R-2

Sinal		Cor	
Forma	Código		
	R-1	Fundo	Vermelha
		Orla interna	Branca
		Orla externa	Vermelha
		Letras	Branca
	R-2	Fundo	Branca
		Orla	Vermelha

Tabela 5 exceções a forma dos sinais de regulamentação

Informações complementares

Sendo necessário acrescentar informações para complementar os sinais de regulamentação, como período de validade, características e uso do veículo, condições de estacionamento, deve ser utilizada uma placa adicional ou incorporada à placa principal, formando um só conjunto, na forma retangular, com as mesmas cores do sinal de regulamentação. É inadmissível complementar a informação para os sinais R-1 - “Parada Obrigatória” e R-2 - “Dê a Preferência”.

Nas outras placas de regulamentação em que houver símbolos, estes devem estar de acordo com a normatização. Ou seja, o fundo e orla externa devem ser brancos, tarja e orla interna vermelha, com legendas na cor preta, com exemplos a baixo.

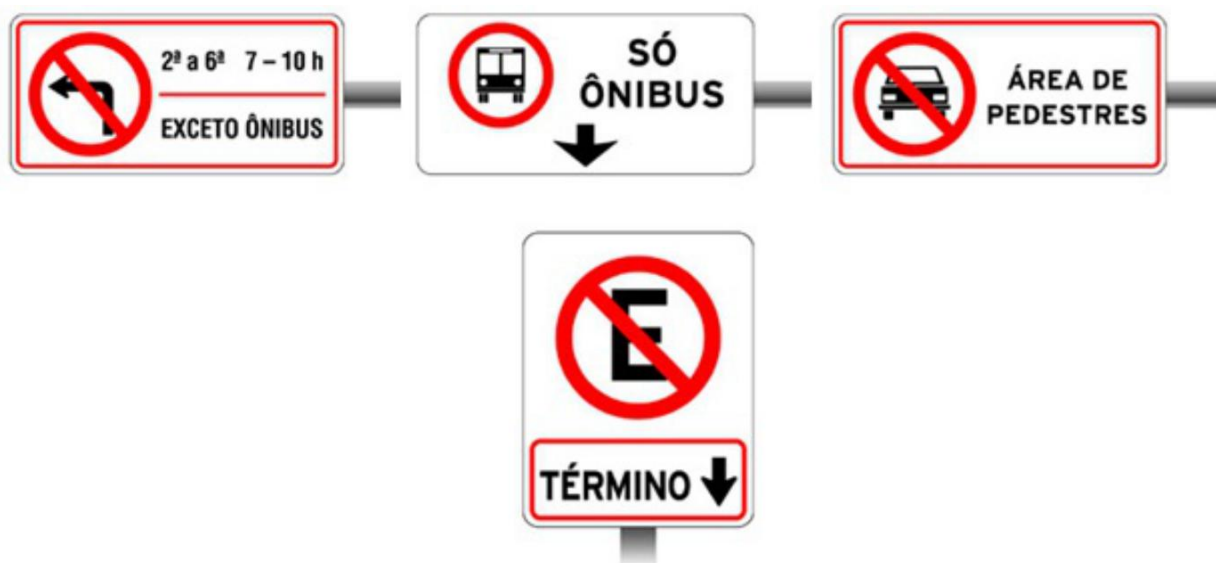


Ilustração 1 exemplos de placas de regulamentação

A dimensão e fixação dos suportes devem sustentar o peso das placas e a ação do vento, garantindo a correta posição do sinal. O fixador da placa no suporte deve impedir a soltura ou deslocamento da mesma. Os materiais mais utilizados para confecção dos suportes são aço e madeira imunizada.

Em determinados casos as placas podem ser fixadas em suportes existentes usados para outros fins, tais como, postes de iluminação, colunas ou braços de sustentação de grupos semafóricos, entretanto os princípios devem ser atendidos, lembrado que a desobediência a um dos princípios torna o sinal inválido, ilegal.

Placas de sinalização sem conservação ou com conservação precária não tem eficácia como dispositivos de controle de tráfego, podendo induzir ao desrespeito e

dificultar a ação fiscalizadora do órgão ou entidade executivo de trânsito. As placas de sinalização devem ser mantidas na posição apropriada, sempre limpas e legíveis. Os cuidados devem ser rotineiros e especiais para que vegetação, mobiliário urbano, placas publicitárias e materiais de construção não prejudiquem a visualização da sinalização, mesmo que temporariamente.

A regra geral de posicionamento das placas de sinalização, consiste em colocá-las no lado direito da via no sentido do fluxo de tráfego que devem regulamentar. As placas de sinalização devem ser colocadas na posição vertical, fazendo um ângulo de 93° a 95° em relação ao sentido do fluxo de tráfego, voltadas para o lado externo da via. Esta inclinação tem por objetivos assegurar boa visibilidade e leitura dos sinais, evitando o reflexo especular que pode ocorrer com a incidência de faróis de veículos ou de raios solares sobre a placa.

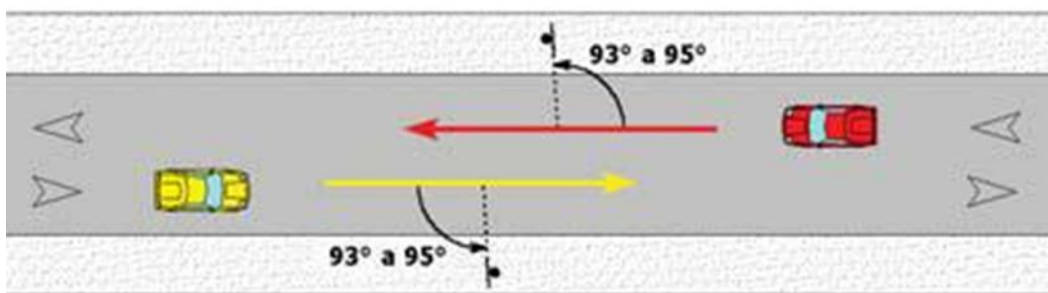


Ilustração 2 demonstra a implantação da placa

A altura e o afastamento lateral de colocação das placas de sinalização estão especificados de acordo com o tipo de via, em nosso caso as vias urbanas devem ficar a uma altura entre 2,0 e 2,5 metros em relação ao solo, incluindo para a mensagem complementar, se for o caso. As placas assim colocadas se beneficiam da iluminação pública e provocam menor impacto na circulação dos pedestres, assim como ficam livres do encobrimento causado pelos veículos.

O afastamento lateral das placas, medido entre a borda lateral da mesma e da pista, deve ser, no mínimo, de trinta (0,30m) centímetros para trechos retos da via, e quarenta (0,40 m) centímetros nos trechos em curva.

6. O MUNICÍPIO INTEGRANTE DO SNT

Municipalizar o trânsito é realizar sua gestão na cidade de forma completa, assumindo integralmente a responsabilidade pela engenharia, fiscalização e educação de trânsito, levantamento, análise e controle de dados estatísticos e a criação de Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI).

O município ao se integrando ao SNT têm a responsabilidade sobre o trânsito da cidade, através da criação de Órgãos Executivos Municipais de Trânsito. Atendidos os pressupostos legais as prefeituras tornam-se responsáveis pelo planejamento, projeto, operação, fiscalização e educação de trânsito no perímetro urbano e rural, mas também nas estradas municipais. Assumem as questões relacionadas ao pedestre, à circulação, ao estacionamento, à parada de veículos e à implantação da sinalização, atendendo de forma direta as necessidades da comunidade. É recomendável esta interação, posto que o prefeito e seus administrados que sabem da necessidade de onde vivem, dispensando tratamento especial para a circulação dos pedestres, ciclistas e até de carroças.

São pressupostos para os municípios integrar o SNT: a criação de órgãos ou entidades executivos municipais de trânsito, que podem surgir de readequação de outros já existente, no caso de nossa cidade a Secretaria Municipal de Planejamento, Obras e Serviços, a qual o abriga o Departamento de Transito ou então serem criados por legislação específica; a adequação administrativa para executar as atividades de engenharia de trânsito, educação para o trânsito e controle e análise de acidentes e apoio ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) e a além da criação de estrutura que execute as atividades de operação e fiscalização de trânsito.

Na legislação de transito extravagante, além da Resolução CONTRAN nº 26 de 21/05/1998, existe a regulamentação de transporte de produtos perigosos, na via pública, que, em via de regra só é observado na ocorrência de um desastre atingindo a população e o meio ambiente.

Existem normas específicas, além das constantes no CTB, regulamentando esse traslado e o veículo, o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos

Perigosos - RTPP, aprovado pelo Decreto federal n. 96.044/88, sendo de responsabilidade da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) sua complementação, conforme Lei federal n. 10.233/01.

Visando ilustrar, é proibido transporte conjunto de produtos perigosos com animais, alimentos, medicamentos, embalagens de mercadorias ou objetos destinados ao uso humano ou animal. O veículo deve evitar a circulação e imobilização nas vias em horário de maior intensidade de tráfego, próximas a regiões povoadas ou áreas de proteção ambiental. Também só podem estacionar para descanso ou pernoite em locais previamente determinados pelas autoridades competentes, ou se não existir, evitar locais de concentração populacional. Esta regulamentação e fiscalização é responsabilidade do órgão com circunscrição sobre a via, na área do município cabe aos agentes de trânsito municipais.

Se diante dos pressupostos exigidos o município não visualizar condições de exercer a atividade de trânsito, poderá delegar ao órgão estadual de trânsito, observa-se que a integração é facultativa, ao menos por enquanto.

6.1 RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO NO SNT

Ao município foi atribuído várias competências e atribuições na seara do trânsito, tendo este o dever de cumprir a fim de evitar danos as pessoas e ao patrimônio. Quando o Estado negligenciar ou se omitir desse dever dando oportunidades a ocorrências do dano terá o dever de indenizar.

Art. 88 do CTB: Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação. Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada.

A proposição acima é de garantir a utilização adequada da via pública de forma segura. Essa responsabilidade vias rurais (estradas e rodovias), aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição e; nas vias urbanas, a atribuição é dos órgãos e entidades executivos de trânsito municipais. Conforme artigos 21, inciso III e o artigo 24, inciso III respectivamente do CTB, e desde que o Município esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme disposição do § 2º do artigo 24 do CTB, que condiciona o exercício das competências dos órgãos municipais à integração ao SNT.

Art 1º,§ 3º, do CTB; Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

A responsabilidade objetiva (que independe da comprovação de dolo ou de culpa) do Estado está prevista no parágrafo 6º artigo 37 da Constituição Federal - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

O Estado é responsável pelos atos praticados por seus agentes, tendo, conseqüentemente, o dever de ressarcir às vítimas de eventuais danos causados. O Município ainda que na falta de serviço, ou seja, na inexistência de sinalização, responde objetivamente, cabendo o dever de indenizar o cidadão por eventuais danos, mesmo pacificado pela doutrina, o julgado transcrito abaixo vem ratificando a responsabilidade objetiva por sua omissão no que tange a sinalização.

APELAÇÃO CÍVEL - ARGUIÇÃO DE VIOLAÇÃO À
DIALETICIDADE - AFASTADA - MÉRITO - AÇÃO DE
INDENIZAÇÃO - ACIDENTE CAUSADO POR FALTA DE
SINALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO - DEMONSTRAÇÃO
DA OMISSÃO ADMINISTRATIVA - DIREITO À REPARAÇÃO
DOS DANOS MATERIAIS E MORAIS - REFORMA DA
SENTENÇA DE PRIMEIRO GRAU - PROVIMENTO DO
RECURSO QUE SE IMPÕE.

(TJ-MS - AC: 3820 MS 2009.003820-2,
Relator: Des.Rêmoló Letteriello, Data de Julgamento:
28/04/2009, 4ª Turma Cível, Data de Publicação: 04/06/2009)

6.2. RESPONSABILIDADE DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA EM ÁREAS E/OU EVENTOS PARTICULARES

O CTB também autoriza a fiscalização de trânsito em áreas ou evento particulares, conforme estudaremos abaixo.

A caracterização de “condomínio” é dada pela Lei n. 4.591/64, as vias internas, construídas no terreno que comporta o condomínio, são de propriedade proporcional de cada unidade autônoma. Por isto é que tais espaços tiveram de ser mencionados, pois, sendo áreas privadas, a rigor do artigo 1º do CTB, não estariam sujeitas à legislação de trânsito, com a alteração da Lei n. 13.146/15, passaram a ser consideradas vias terrestres, sujeitas ao CTB, as vias e áreas de estacionamento dos estabelecimentos privados de uso coletivo. Neste aspecto, há que se considerar dois detalhes interessantes, incluídos no CTB pela Lei n. 13.281/16, em vigor a partir de 01NOV16:

I - o § 3º, acrescido ao artigo 80, passa a estabelecer que “A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário”; e

II - a fiscalização de trânsito, no âmbito da competência do órgão ou entidade executivo de trânsito do município, será limitada, tão somente, à verificação da utilização das vagas especiais de estacionamento (alteração do inciso VI do artigo 24); todavia, não houve modificação quanto às competências de fiscalização estadual nestes locais, nos termos do artigo 22.

Desta forma sinalização (radar, lombada eletrônica conforme implantada a título de teste no condomínio Alphaville) colocada na via interna do condomínio ou em outra área interna foi feita pelo próprio condomínio e sem a autorização do órgão de trânsito competente não há a possibilidade legal desta área ser fiscalizada e se necessário, a aplicações de sanções ou medidas administrativas previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro por parte do órgão executivo de trânsito, entretanto se autorizada ou implantada pelo órgão competente, cabe a este a fiscalização.

Com relação a estabelecimento privado (shopping, estacionamentos de supermercados, estacionamento de postos de combustível, etc.) que ofereçam vagas de estacionamento privado de uso coletivo necessitam de sinalização de trânsito e só são liberados para a finalidade a que se propõem depois da vistoria e aprovação do órgão executivo de trânsito local.

Cabe ao órgão municipal a aprovação do plano de implantação e fiscalização do sistema viário nestes locais. Correndo por conta dos estabelecimentos as despesas. O CTB criou a possibilidade de fiscalização dos órgãos de trânsito municipais, restrito ao uso de vagas reservadas em estacionamento, visto a lei 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso) e a Lei nº 13.146, de julho de 2015 (Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência).

Cabe ressaltar que em condomínios qualquer morador, funcionário ou o síndico pode acionar os agentes de trânsito quando o veículo estiver estacionado de forma irregular. Entretanto em ambos os casos cabe a atuação e, se necessário a remoção por guincho.

Toda obra e eventos na via ou fora dela, que possam gerar impacto no trânsito (obras viárias, shows, jogos de futebol, passeios ciclísticos, maratonas, festas juninas, filmagens), necessita de autorização do órgão de trânsito competente, cabendo ao responsável sua sinalização.

ART 95 do CTB - Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 4º ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos art. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

Muitas vezes, no caso de eventos ou manifestações políticas em vias urbanas, verifica-se a sua realização sem qualquer consentimento do órgão público, utilizando-se, para tanto, o direito de reunião, consagrado pelo artigo 5º, inciso XVI, da

Constituição Federal: “todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente”.

Neste caso, além da permissão prévia da Autoridade de Trânsito (prefeito), exige-se a sinalização do local (responsabilidade daquele que realiza a obra ou evento) e que a comunidade seja avisada com antecedência, sobre a interdição da via.

Cabe a competência para a fiscalização, aplicação de penalidades e arrecadação de multas aos órgãos executivos de trânsito dos Municípios (art. 24, IX CTB).

As caçambas geralmente ocupam o leito carroçável da via e em algumas vezes sua colocação se estendem até a calçada. Porém devem estas serem posicionada na via de maneira que não tragam prejuízo ao trânsito de veículos e pedestres. Nos locais onde é regulamentado o estacionamento rotativo pago pelo sistema de Zona Azul na cidade de Assis os que oferecem este serviço ou que deles se utilizam não recolhem os valores correspondentes, visto não haver lei regulamentadora.

6.3. JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÕES DE TRÂNSITO – JARI

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito (Jari) é indispensável no sistema de trânsito e pressuposto para admissibilidade do município como integrante no SNT. Suas funções estão definidas no Art. 17 do CTB, abaixo transcrito:

Art. 17. Compete à Jari:

- I. Julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- II. Solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsitos e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação ocorrida;
- III. Encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito informações sobre problemas observados nas autuações e apontamentos em recursos, e que se repitam sistematicamente.

A JARI é vinculada ao órgão de trânsito e é tão indispensável quanto ele. A inexistência da JARI implica na impossibilidade absoluta do controle de infrações e sem este órgão serão inválidas todas as autuações das quais decorrerem recursos administrativos. Se não houver instância para julgá-los, impossível sua subsistência, independentemente do mérito recurso.

A criação da Jari não implica necessariamente em despesa para a administração.

É interessante que os membros não sejam remunerados, ao menos enquanto não houver demanda que justifique reuniões constantes. Enquanto isso, as reuniões devem ser mensais, podendo ser suspensas se inexístirem processos a serem apreciados. De qualquer forma as despesas com a JARI devem ter amparo legal.

O instrumento adequado para instituição da JARI é o Decreto. Assim o poder executivo terá condições de se adequar a eventuais mudanças com mais celeridade, o que não ocorre quando sua instituição deriva de lei. A criação da JARI através de leis é desnecessário, já que existe previsão e autorização na lei que cria o órgão executivo de trânsito. A nomeação dos membros se dá através de portaria do prefeito.

Para a composição da JARI, o município possui liberdade (discricionariedade administrativa) para sua composição. É recomendável que seja oportunizada a presença de órgãos ou entidades representativas da sociedade local, de forma a dar a máxima transparência às atividades da JARI. Da mesma forma, o município é soberano para definir a quantidade de membros que integrarão a JARI.

Importa esclarecer, ainda, que o regimento da JARI deve ser elaborado pelos próprios membros e em seguida submetido à homologação do executivo municipal. Apesar de vinculada ao órgão de trânsito municipal, é soberana em suas decisões sobre os recursos de infração apresentados. Da inconformidade com o resultado de seu julgamento resulta a possibilidade de novo recurso ao CETRAN. “Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão (Art. 288, caput, do CTB) . E no parágrafo 1º, O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

A possibilidade de interposição de recurso de trânsito em segunda instância, decorre do princípio do duplo grau de jurisdição, desdobramento da ampla defesa assegurada constitucionalmente a todos. Do recurso deferido ou indeferido é cabível o recurso à segunda (2ª) instância, respectivamente pelo infrator ou pela autoridade de trânsito.

Apenas para distinção o agente da autoridade de trânsito elabora a autuação e a autoridade de trânsito aplica à penalidade, lembrando que no município a autoridade de trânsito é o prefeito que pode delegar tal função a outra pessoa, funcionário municipal ou em cargo de “confiança”.

De acordo com o parágrafo 2º do artigo 288 do CTB, o pagamento da multa era pressuposto para a interposição do recurso em segunda instância, porém foi revogado pela Lei n. 12.249/10, consolidando a Súmula Vinculante n. 21 do Supremo Tribunal Federal “É inconstitucional a exigência de depósito ou arrolamento prévio de dinheiro ou bens para admissibilidade de recurso administrativo. “

É indispensável que a JARÍ atue em consonância com o CETRAN (Conselho Estadual de Trânsito), pois suas normatizações são subsídios para atuação de seus membros.

7. SINALIZAÇÃO VERTICAL DE REGULAMENTAÇÃO EM ASSIS

A livre circulação é a regra, compreendendo a parada e o estacionamento, desta forma a intervenção estatal só se justifica quando há uma afronta a preservação da vida, saúde e do meio ambiente, objetivos do CTB, observando, os riscos aos pedestres e a fluidez do trânsito de forma organizada e segura.

As restrições de estacionamento e parada em vias públicas se justifica quando amparadas pela legalidade e a supremacia do interesse publico.

A Resolução do CONTRAN nº 302, (vide anexo 3) de 18 de dezembro de 2008, normatizou o estacionamento de veículos de acordo com a finalidade a que ele se propõe, exceto duas situações estabelecidas por lei que é condicionada as pessoas que ocupam os veículos devido a política de inclusão social.

São estacionamentos condicionados aos ocupantes de veículo as vagas destinadas a idoso e pessoas portadoras de necessidades especiais, sendo que neste último caso prevê a Resolução no artigo 4º “Não serão regulamentadas as áreas de estacionamento específico Quando a edificação dispuser de área de estacionamento interna e/ou não atender ao disposto no art. 93 do CTB”. Artigo 93 do CTB “Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas. “

A norma em pauta define quais serão os estacionamentos específicos “estacionamento para veículo de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente” (Táxi, Moto táxi, transporte escolar), “...estacionamento para a operação de carga e descarga” pelo tempo necessário para efetuar tal operação...”; “ ...estacionamento de ambulância próximo a hospitais, centros de atendimentos de emergência e locais estratégicos...”; “... estacionamento rotativo gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado...”; “...estacionamento de curta duração... não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30

minutos”; “ ... estacionamento de viaturas policiais... limitada à testada das instituições de segurança pública, para o estacionamento exclusivo de viaturas policiais devidamente caracterizadas” e “ Área de Segurança é a parte da via necessária à segurança das edificações públicas ou consideradas especiais, com extensão igual à testada do imóvel, nas quais a parada e o estacionamento são proibidos, sendo vedado o seu uso para estacionamento por qualquer veículo. “

Determinação expressa da Resolução do CONTRAN 302/08: “Art. 6º. Fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta Resolução”¹²

Em face das normatizações acima se verifica que as imagens 3 e 4 destinadas a estacionamento de clientes da farmácia; a imagem 5 reservada à serviço funerário (empresa particular), e 6 designada a Hotel, constituem privatizações da via pública, constituindo por sua vez expressa ilegalidade. Com relação as placas de farmácia que estipulam tempo de estacionamento, desde que obedeça ao tempo regulamentado e deixe o veículo com o pisca alerta ligado não importa para onde o condutor se dirija pois é entendido como estacionamento de curta duração.



Imagem nº 3 – Av. Rui Barbosa, 732 / Tirada em 17/08/2017



Imagem nº 4 – Av. Rui Barbosa x Rua Ângelo Bertoncini / Tirada em 17/08/2017



Imagem nº 5 – José Nogueira Marmontel, 159 / Tirada em 17/08/2017

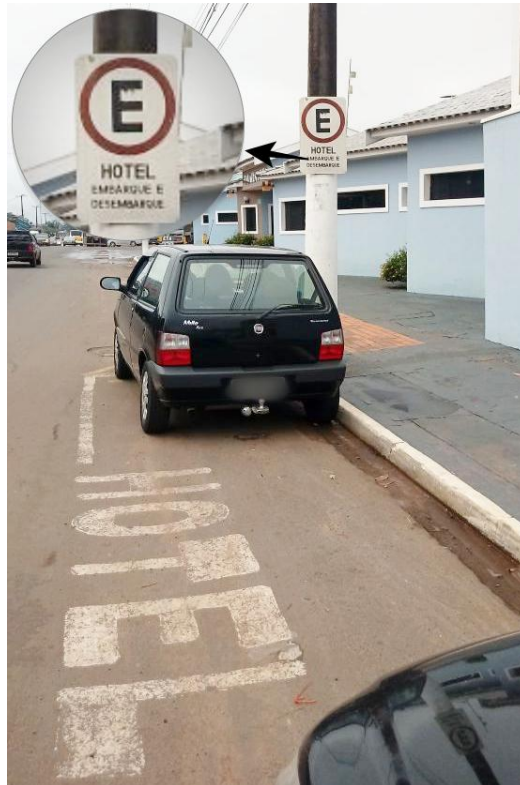


Imagem nº 6 – Av. Abílio Duarte de Souza, 317 / Tirada em 17/08/2017

Com relação a imagem 7, vaga destinada a transporte de valores, há necessidade de interpretação das proposições abaixo:

Art. 3º da RESOLUÇÃO Nº 268 DE 15 DE FEVEREIRO de 2008, prevê: Os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, referidos no inciso VIII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro, identificam -se pela instalação de dispositivo, não removível, de iluminação intermitente ou rotativa, e somente com luz amarelo-âmbar...

... IV - os veículos especiais destinados ao transporte de valores; ...

Art 29 VIII do CTB - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN.... “;

Ofício nº 139/2008 CETRAN/SP

[...] a prestação de serviço deverá ocorrer efetivamente na via, adotando-se para tanto, o conceito estabelecido no anexo I do CTB (“ Via- superfície por onde transitam veículos, pessoas e

animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”); excluem-se, portanto, as paradas ou estacionamentos para prestação de serviços no interior dos imóveis.

Assim, podemos afirmar que embora o carro forte esteja previsto como de utilidade pública na resolução 268/2008 ele não exerce atividade na via pública, não podendo gozar das prerrogativas do artigo 29, VIII do CTB¹³



Imagem nº 7 – Av. Rui Barbosa 960, /Tirada em 17/08/2017

Visando a segurança dos motoristas deste tipo de veículo e de transeuntes, poderia ser fixado um horário que o tráfego fosse de menor intensidade, entretanto para maior segurança seria interessante que este procedimento ocorresse em local apropriado no interior da área bancária. Diante da análise das premissas acima, verifica-se que tal estacionamento é exclusivo para atender serviços de propriedade privada visto que o serviço é prestado no interior do banco.

Estacionamento destinado a transporte escolar

São Veículos Escolares, no artigo 136 do CTB, os “especialmente destinados à condução coletiva de escolares ... com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal. “ Podendo o município determinar outras regras na esfera de sua competência.

O Código de Trânsito Brasileiro no capítulo XIII, trata da condução de escolares fixando exigências entre as quais destacamos a identificação visual com fundamento no artigo 2º, inciso I, da Resolução 302/08 do CONTRAN, de 18 de dezembro de 2008, que “prevê a reserva na via pública de estacionamento exclusivo de veículos de categoria de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente. “

Conforme o Manual de Vertical de Regulamentação, o estacionamento regulamentado na via pública para veículos que transportam escolares deve ser compatível com os horários de entrada e saída de alunos do estabelecimento de ensino, de acordo com a regulamentação de estacionamento existente na via e em especial com o horário regulamentado, portanto na placa regulamentadora deve conter os dias e horários, mesmo que fracionados acompanhada por marca delimitadora de estacionamento regulamentado, composta por uma linha contínua, paralela ao meio fio e interrompida pela legenda “Escolar”.

Conforme o exposto, verifica-se que as placas estão irregulares, além do mais como a regulamentação das imagens nº 8 e 9, já que a edificação está situada no trecho compreendido entre duas ruas paralelas favorece o mesmo estabelecimento de ensino, ao se utilizar de duas vias sendo que estas tratam-se de polo gerador de trânsito por ser na área central da cidade, desta forma prejudica a fluidez do trânsito.

Com referência a imagem de nº 10 não consta os dias que o estacionamento é regulamentado. Na imagem 11, permitindo a parada vem acompanhada de legenda permitido embarque e desembarque, é certo que a própria placa já transmite que o embarque e desembarque são permitidos. O estabelecimento de ensino também é beneficiado por duas vias, visto sua localização ocupar paralelamente estas vias e,

neste caso específico é prejudicial por ser área de concentração de estabelecimentos ligados à saúde (hospitais, laboratório, clínicas médicas e banco de sangue).



Imagem nº 8 – Rua Dr. Luiz Pizza, 165 / Tirada em 17/08/2017



Imagem nº 9 - Rua José Nogueira Marmontel, 191 / Tirada em 17/08/2017



Imagem nº 10– Av. Rui Barbosa Defronte numero 1161/ Tirada em 17/08/2017



Imagem nº 11 – Rua Smith de Vasconcellos, defronte ao número 1120/ Tirada em 17/08/2017

Placas em mau estado de conservação

Nas imagens 12,13,14 podemos verificar o descaso do poder público posto que as placas não atendem o princípio da Manutenção e Conservação, previsto no Manual de Sinalização Vertical de Regulamentação, que determina sua conservação, manutenção e limpeza, além da placa 12 estar enferrujada e quase ilegível causando dúvida no usuário. A placa 13 não está de acordo com a regulamentação pois em curvas a borda desta, deve se encontrar a quarenta (40 cm) centímetros da borda da via. A placa 14 esta dobrada sendo preocupante, pois esta placa indica o sentido da via e sua ineficácia poderá dar origem a acidente.



Imagem nº 12 - Rua José Teodoro defronte ao número 140/ Tirada em 17/08/2017



Imagem nº 13 -Rua Walter Fontana, 1300 / Tirada em



Imagem nº 14 - Rua Smith de Vasconcelos com a Rua Treze de Maio / Tirada em 17/08/2017
17/08/2017

Falta de regulamentação

As imagens 15, 16 e 17, mostra apenas a delimitação de estacionamento no solo, não sendo acompanhada por sinalização vertical de estacionamento regulamentado, ensejando a privatização de via, sugerindo que destina-se a reserva de vagas.



Imagem nº15 – Av. Rui Barbosa, 897 / Tirada em 17/08/2017



Imagem nº16 – Av. Rui Barbosa x Rua Regente Feijó / Tirada em 17/08/2017



Imagem nº17 – Rua Drª Ana Barbosa x José Nogueira Marmontel / Tirada em 17/08/2017

Estacionamento condicionado a usuário de veículo

A imagem 18 mostra total desrespeito a legislação. A vaga de estacionamento destinada a idoso está compartilhada com vaga destinada à gestante. Embora o estacionamento esteja no recuo da edificação, não é permitido tal conduta por ser considerado legalmente via pública, conforme Resolução do CONTRAN nº 302/08.



Imagem nº 18 – Rua Smith de Vasconcelos, 911 / Tirada em 17/08/2017

Operação carga e descarga

As imagens 19 e 20 de estacionamento regulamentado para carga e descarga, estão intimamente ligadas a privatização da via, desta mesma maneira pode se afirmar com relação a imagem 21, pois sabemos que neste local, no período noturno funciona um “trailer” de lanche, não obstante desta observação quando da fixação de placa regulamentar é necessário que o condutor perceba o motivo de sua implantação.



Imagem nº19 – Rua Roberto Castela, defronte ao nº 55/ Tirada em 17/08/2017



Imagem nº 20 – Rua José Teodoro 140 / Tirada em 17/08/2017



Imagem nº 21 – Praça da bandeira s/n / Tirada em 17/08/2017

Sinalização de obras

A imagem 22 nos mostra cavaletes de madeira na via pública o sendo previsto penalidade específica para tal conduta de acordo com o determinado no CTB em seu artigo 95. “Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via. § 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento. “ A sinalização de obras de trabalho é prevista na sinalização de advertência nos elementos a serem usados em situações especiais, conforme anexo 4.



Imagem nº 22 – Rua Drª Ana Barbosa defronte ao nº 500 / Tirada em 17/08/2017

Altura da placa

A imagem 23 está em desacordo com o Manual de Sinalização de Regulamentação, nas vias urbanas é determinado que a borda inferior da placa ou do conjunto de placas colocada lateralmente à via, deve ficar a uma altura livre entre 2,0 e 2,5 metros em relação ao solo, sendo esta afixada à altura de 1,46, atrapalhando a circulação de pedestres, além ficar encoberta por veículo que transita à frente, prejudicando o tempo hábil do condutor do veículo que trafega atrás praticar a conduta determina pela sinalização.



Imagem nº 23 – Av. Walter Fontana 1951 / Tirada em 17/08/2017

Transporte de produto perigoso

A sinalização de trânsito tem por finalidade a organizar a circulação de pessoas e veículo em vias públicas com a proposta de não ocorrer danos à vida, diante deste propósito é que a sinalização não pode se confrontar. Ocorre que a Rua Barão do Rio Branco, trecho onde está afixada a placa da figura 24 e o mapa na figura 25, é regulamentado via de sentido único, entretanto possui a placa que permite caminhão que transporta oxigênio adentrar a via no sentido oposto estabelecido. Notamos, portanto, que a sinalização está gravemente comprometida, por não estar coesa, podendo resultar em acidentes.

Preocupação maior ocorre por conta da permissão de um veículo transportando carga perigosa trafegar em sentido oposto ao estabelecido. O embarque ou desembarque de cargas perigosas é o momento mais crítico no transporte destes produtos, é nesta etapa que muitas ações devem ser implementadas, envolvendo uma série de medidas a fim de garantir a segurança.

Produto Perigoso é conceituado na legislação de trânsito como substâncias ou artigos que apresentam risco para a saúde das pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente. No caso do oxigênio hospitalar na sua evacuação (descarga) do caminhão tanque há cuidados a serem tomados a fim de se prevenir desastre. O oxigênio em si não é poluente por ser componente da atmosfera, portanto não traz riscos ao meio ambiente. Entrando, verifica-se um grande risco, pois o estacionamento do caminhão transportador ocorre adentrando a via no sentido oposto ao estabelecido (contramão de direção), podendo ocorrer um choque com outro veículo e resultando em grave acidente.

O vazamento da carga, devido o contato com o ar produz o enregelamento (congelamento) da superfície e a danificação dos pneumáticos (pneus) que por sua vez podem provocar o tombamento do tanque do caminhão causando explosão devido o contato com o combustível do próprio caminhão; e também pelo fato da concentração do oxigênio na atmosfera pode causar queimaduras nas pessoas principalmente nas roupas e cabelos. Por estes fatores que se orienta delimitação da área de evacuação deste produto.



Imagem nº 24 – Rua Barão do Rio Branco x Rua Treze de Maio / Tirada em 17/08/2017

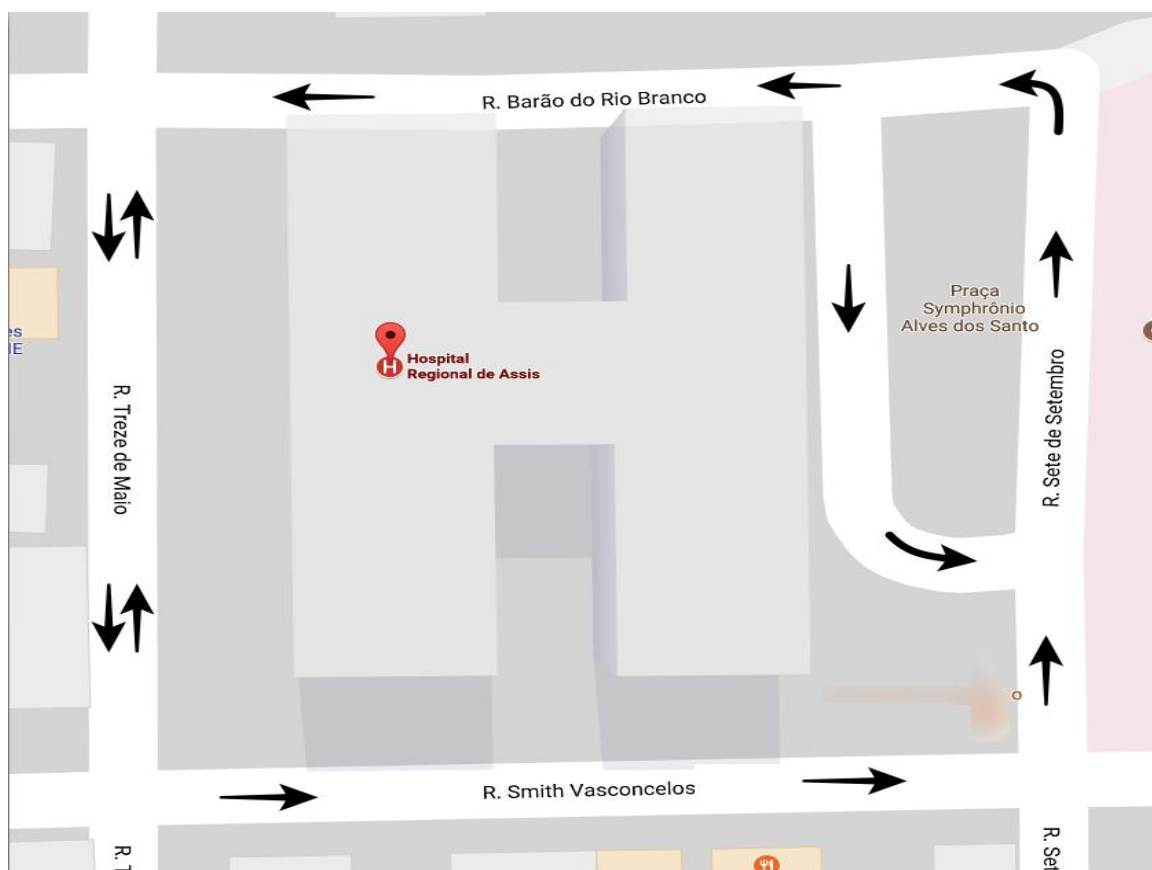


Imagem nº 25 – mapa ilustrativo do sentido da via Barão do Rio Branco / Google Maps. Acessado em 29/08/2017 e editado.

Sinalização em bens públicos de uso especial

Em vias não caracterizadas de uso comum, determina-se que o projeto de trânsito deve ser aprovado pelo órgão de trânsito com circunscrição sobre a via. Verifica-se que a sinalização não é regulamentar por não existir no conjunto de placas, além do mais a regulamentação do estacionamento é para veículos, condicionando seu uso as pessoas, que não estão previstas nas em duas situações regulamentadas por lei (idoso ou portador de necessidades especiais). A Faculdade Educacional do Município de Assis é um bem de uso especial conforme o Código Civil, “Art. 99. São bens públicos: ... II - os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinado a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial ou municipal, inclusive os de suas autarquias”. Assim sendo poderia se reservar um estacionamento fechado para os veículos das pessoas mencionadas nas placas ou colocar uma placa de aviso semelhante a imagem abaixo:



Imagem nº 26 – ilustração demonstrativa

Os sinais de trânsito são dispositivos legais e imperativos a fim de regulamentar o trânsito em via pública. A placa por ser imperativa determina um comportamento, entretanto fere o princípio da legalidade por ser um dispositivo legal utilizado em lugar não conceituado legalmente como via pública. Estando totalmente em desconformidade com a legislação viária vigente a placa da imagem 27 que abaixo segue:



Imagem nº27 – Foto real de irregularidade / Tirada em 17/08/2017

8. CONCLUSÃO

Ao dissertar sobre as propostas iniciais, verificamos que a legislação de trânsito é um complexo de leis interligadas que, reunidas visam proporcionar o trânsito em condições seguras objetivando a defesa da vida enquadrando neste contexto a preservação da saúde e do meio ambiente.

O Sistema Nacional de Trânsito é composto de entidades e órgãos normativo, executivo e consultivo, autônomo e independente e subordinam-se ao Ministério das Cidades, atuando nos três níveis de governo, ou seja, União, Estados e Municípios, atrelados ao Poder Executivo, desempenhando suas funções limitadas pelo local que estão sediados. Funções e atribuições que se diferem, mas se harmonizam no que tange as políticas públicas, padronização de procedimentos e fiscalização a fim de cumprir o objetivo da legislação viária.

Ao município, órgão executor cabe a reponsabilidade de concretizar em sede de sua circunscrição, o determinado pelo Sistema Nacional de Trânsito, com especial atenção a sinalização de vias, que é o marco principal deste conjunto sistêmico.

Entretanto conforme observamos a implantação de alguns sinais horizontais regulamentares em Assis, verifica-se que, muito embora haja um esforço municipal em cumprir suas funções, os sinais de regulamentação não se encontram ajustados ao seu fim, não se podendo afirmar se tal situação decorre do desconhecimento técnico ou falta de zelo; e mais preocupante é a privatização do da via com aval da administração pública que deve se nortear pela legalidade e supremacia do bem comum.

REFERÊNCIAS

- (1) Texto disponível em nacoesunidas.org.br, acesso em 07/2017
- (2) Texto disponível em www.detran.gov.br, acesso 07/2017
- (3) Conforme dicionário Michaelis, consultado 07/2017
- (4) Retirado do site www.carroantigo.com, acesso em 06/2017
- (5) Consta no site
www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20112014/2012/lei/l12587.htm acesso 06/2017
- (6) Código de trânsito brasileiro
- (7) Waldyr de Abreu. Temas Fundamentais do Trânsito revisada 2013 São Paulo: editora Saraiva
- (8) Juliver Modesto de Araújo, Código de Trânsito Brasileiro anotado e comentado, 6ª edição 2016 SP
- (9) Consultoria Jurídica do Ministério das Cidades pelo Serviço de Informação ao Cidadão.
- (10) Sitio senalizarblog.com - apud COSTA, Joan. Señalética corporativa. Barcelona: Costa Punto com Editor, 2008
- (11) Direito administrativo, Marcelo Alexandrino e Vicente Paulo 23ª edição pag. 129.ed Método ano 2015
- (12) Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, VOLUME I Sinalização Vertical de Regulamentação, RESOLUÇÃO Nº 180, DE 26 DE AGOSTO DE 2005 CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO CONTRAN e PARECER Nº218/2013/CETRA/SC
- (13) JUAREZ MARINHO DO NASCIMENTO- portaldotransito.com.br em publicação de artigo em 18 de janeiro, 20

ANEXOS

ANEXO 1 CLASSIFICAÇÃO DE SINAIS DE TRÂNSITO

TEXTO RETIRADO DO MANUAL DE SINALIZAÇÃO BRASILEIRA DE TRÂNSITO BRASILEIRO VOLUMES 2, 3, 4, 5, 6

Classificação de Sinais de Trânsito

Classificam-se os sinais de trânsito, de acordo com o artigo 87 do CTB, em:

- I – verticais (placas de regulamentação, advertência e indicação);
- II – horizontais (Marcas Longitudinais, Marcas Transversais, Marcas de Canalização, Marcas de Delimitação e Controle de Parada e/ou Estacionamento, Inscrições no Pavimento);
- III – dispositivos de sinalização auxiliar;
- IV – luminosos (semáforo e foco luminoso do pedestre); V – sonoros (silvos ou apitos do guarda de trânsito); VI – gestos do agente de trânsito e do condutor.

Verticais sendo classificada segundo sua função, que pode ser de:

- Placas de regulamentação, regulamenta as obrigações, limitações, proibições ou restrições que governam o uso da via (objeto de nosso estudo);
- Placas de advertência, advertem os condutores sobre condições de risco existentes na via ou suas adjacências, exemplo escolas, passagens de pedestres e obras, desta forma pode ser permanente ou eventual. São nas cores amarela e com inscrições pretas, exceto a que indica obra na que é de cor amarela e a forma em sua maioria quadrada com uma das diagonais ficar na posição vertical. São as conhecidas placas de advertência.

				
curva acentuada a esquerda	curva a esquerda	curva a direita	pista acentuada em "S" a esquerda	curva em "S" a direita

- Placas de indicação, indicam sinalização vertical de indicação é a comunicação efetuada por meio de um conjunto de placas, com a finalidade de identificar as vias e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos e pedestres quanto aos percursos, destinos, acessos, distâncias, serviços auxiliares e atrativos turísticos,

podendo também ter como função a educação do usuário. A sinalização de indicação possui caráter informativo ou educativo possui formas variadas e cores azul, verde, marrom, preta e branca.

			
Área de Estacionamento	Serviço Telefônico	Serviço Mecânico	Abastecimento

A sinalização horizontal tem a finalidade de transmitir e orientar os usuários sobre as condições de utilização adequada da via, compreendendo as proibições, restrições e informações que lhes permitam adotar comportamento adequado, de forma a aumentar a segurança e ordenar os fluxos de tráfego. É imprescindível quando complementar os sinais verticais de regulamentação exemplificando os estacionamentos rotativos deve estar acompanhado de linha branca a fim de delimitar o local ou regulamentar os casos previstos no CTB como por exemplo a linha de cor amarela proíbe o estacionamento do veículo onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque e desembarque de passageiro de transporte coletivo;

Padrão de formas

Contínua: corresponde às linhas sem interrupção, aplicadas em trecho específico

de pista;

Tracejada ou Seccionada: corresponde às linhas interrompidas, aplicadas em cadência, utilizando espaçamentos com extensão igual ou maior que o traço;

Setas, Símbolos e Legendas: correspondem às informações representadas em forma de desenho ou inscritas, aplicadas no pavimento, indicando uma situação ou complementando a sinalização vertical existente.

Padrão de cores

Amarela, utilizada para: Separar movimentos veiculares de fluxos opostos; regulamentar ultrapassagem e deslocamento lateral; delimitar espaços proibidos para estacionamento e ou parada; demarcar obstáculos transversais à pista (lombada).

Branca, utilizada para: Separar movimentos veiculares de mesmo sentido; delimitar áreas de circulação; delimitar trechos de pistas, destinados ao estacionamento regulamentado de veículos em condições especiais; regulamentar faixas de travessias de pedestres; regulamentar linha de transposição e ultrapassagem; demarcar linha de retenção e linha de "Dê a preferência"; inscrever setas, símbolos e legendas; Vermelha, utilizada para Demarcar ciclovias ou ciclo faixas;

Azul, utilizada como base para: inscrever símbolo em áreas especiais de estacionamento ou de parada para embarque e desembarque para pessoas portadoras de deficiência física;

Preta, utilizada para proporcionar contraste entre a marca viária/inscrição e o pavimento, (utilizada principalmente em pavimento de concreto) não constituindo propriamente uma cor de sinalização.



Retirado da internet, acesso 07/2017

Linhas de divisão dos fluxos opostos

Simplex contínua



Simplex seccionada



Dupla contínua



Dupla contínua/seccionada



Dupla seccionada



Linhas de divisão de fluxo de mesmo sentido

Contínua

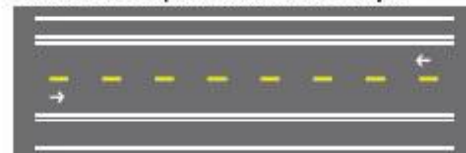


Seccionada



Exemplo de Aplicação

Pista única - duplo sentido de circulação



Dispositivos de Sinalização Auxiliar, são recursos que alteram as condições normais da pista de rolamento. São utilizados para estimular a redução da velocidade; aumentar a aderência ou atrito do pavimento; alterar a percepção do usuário quanto a alterações de ambiente e uso da via, induzindo-o adotar comportamento cauteloso; incrementar a segurança e ou criar facilidades para a circulação de pedestres e ou ciclistas, exemplo cones e ondulação transversal à via popularmente conhecida como “lombadas”.

Marcação de obstáculos



Obstáculos com passagem só pela direita

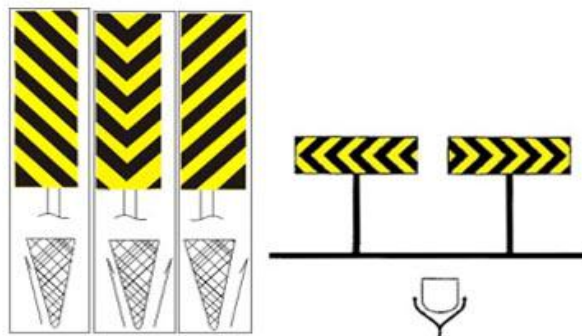


Obstáculos com passagem por ambos os lados

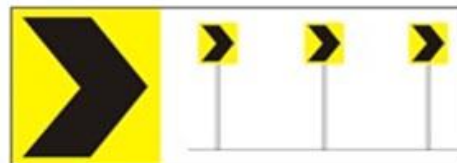


Obstáculos com passagem só pela esquerda

Marcadores de perigo



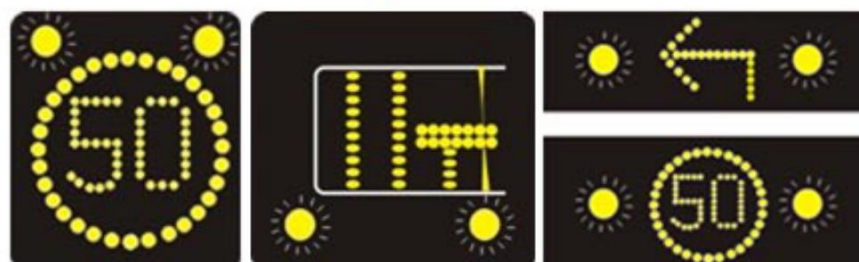
Marcadores de alinhamento



Luminosos

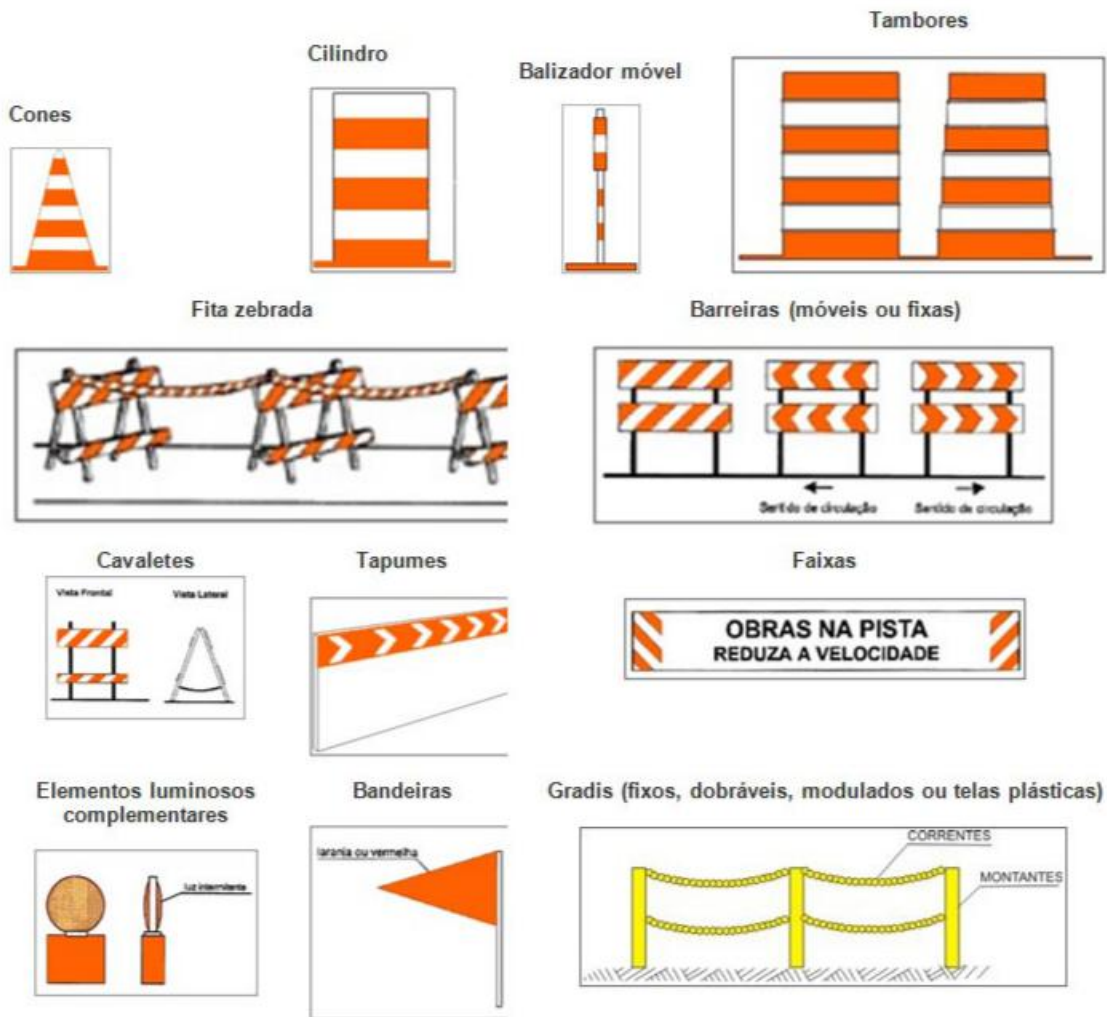
Dispositivos que se utilizam de recursos luminosos para proporcionar melhores condições de visualização da sinalização, ou que permitem a variação da sinalização ou de mensagens.

Painel eletrônico e painel com setas luminosas



Uso temporário

Elementos utilizados em situações especiais e temporários como obras ou situações de emergência ou perigo.



Sinais Luminosos ou Sinalização Semafórica tem por finalidade transmitir aos usuários a informação sobre o direito de passagem em interseções e ou seções de via onde o espaço viário é disputado por dois ou mais movimentos conflitantes, ou advertir sobre a presença de situações na via que possam comprometer a segurança dos usuários. Nas cores, verde (permissão do direito de passagem), amarela (termino do direito de passagem) e vermelha (proibição ao direito de passagem).

Sendo classificada segundo sua função de regulamentar o direito de passagem dos vários fluxos de veículos (motorizados e não motorizados) e ou pedestres numa interseção ou seção de via ou de advertir condutores, de veículos motorizados ou não motorizados, e ou pedestres sobre a existência de obstáculo ou situação perigosa na via. A decisão pela adoção da sinalização semafórica no controle do tráfego **deve** ser precedida da avaliação da eficácia de outras formas de controle, tais como: controle a partir da obediência às normas gerais de circulação e conduta

estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB); controle com o uso de sinalização vertical de regulamentação (placas “Parada Obrigatória” ou “Dê a Preferência”), de sinalização horizontal (faixa de travessia de pedestres) e; implantação de rotatórias ou outras formas de canalização do tráfego em interseções.



SONOROS

Se classificam quanto ao uso: por condutores, o uso da buzina, devem restringir-se a um toque breve e ser usado apenas como advertência, utilizados por veículos em emergência usados para alertar os condutores da via e pedir para facilitar sua passagem, podem ser usados em qualquer hora e local; por Agentes de Autoridade de Trânsito, devendo vir acompanhados por gestos, são produzidos por apitos, para orientar e disciplinar o tráfego em uma ação preventiva e repressiva, sendo este tipo de sinal superiores aos demais.

Silvo de apito	Significado	Emprego
um silvo breve	atenção siga	ordem de seguir a frente ou mudar de direção
dois silvos breves	para	ordem de parada para aquele veículo
três silvos breves	acenda a lanterna	ordem para acender as luzes do veículo
um silvo longo	diminua a marcha	ordem para diminuir a marcha
um silvo longo e um breve	trânsito impedido em todas as direções	ordem de parada para os veículos em todas as vias
três silvos longos	motoristas postos a	condutores fiquem preparados para se deslocarem

Gestos do agente de trânsito e do condutor.

Os sinais de gesto e apito do agente de trânsito são superiores aos demais. Os gestos dos agentes se classificam: para seguir adiante no tráfego é indicada pelo agente com o braço levantado e o antebraço se movimentando para frente e para trás, com a palma da mão voltada para o rosto; parar, veja que o braço do agente de trânsito está levantado e com a palma da mão virada para o motorista; e reduzir a velocidade, o agente sinaliza com o braço esticado na horizontal, com a palma da mão voltada para baixo, fazendo movimentos de cima para baixo, na vertical.

Gestos de Agentes da Autoridade de Trânsito:

Sinal	 Braço levantado verticalmente, com a palma da mão para a frente.	 Braços estendidos horizontalmente, com a palma da mão para a frente.	 Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para a frente, do lado do trânsito a que se destina.
Significado	Ordem de parada obrigatória para todos os veículos. Quando executada em interseções, os veículos que já se encontrem nela não são obrigados a parar.	Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.	Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido de seu deslocamento.
Sinal	 Braço estendido horizontalmente, com a palma da mão para baixo, fazendo movimentos verticais.	 Braço estendido horizontalmente, agitando uma luz vermelha para um determinado veículo.	 Braço levantado, com movimento de antebraço da frente para a retaguarda e a palma da mão voltada para trás
Significado	Ordem de diminuição da velocidade.	Ordem de parada para os veículos aos quais a luz é dirigida.	Ordem de seguir.

Os gestos do condutor dos veículos são realizados com o braço esquerdo para sinalizar suas intenções de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada indicando que vai: Dobrar à Esquerda ou a Direita e Diminuir a marcha ou parar, são permitidos somente durante o dia.



DOBRAR À ESQUERDA



DOBRAR À DIREITA



DIMINUIR A MARCHA OU PARAR

ANEXO 2 SINAIS DE REGULAMENTAÇÃO

Retirado do Manual de Sinalização de Trânsito Brasileiro
vol. 1 Autorizado pela Resolução 243 de 22 de julho de 2007

Sinal	Código	Nome	Página
	R-33	Sentido de circulação na rotatória	68
	R-34	Circulação exclusiva de bicicletas	119
	R-35a	Ciclista, transite à esquerda	157
	R-35b	Ciclista, transite à direita	158
	R-36a	Ciclistas à esquerda, pedestres à direita	159
	R-36b	Pedestres à esquerda, ciclistas à direita	160
	R-37	Proibido trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores	121
	R-38	Proibido trânsito de ônibus	123
	R-39	Circulação exclusiva de caminhão	125
	R-40	Trânsito proibido a carros de mão	127

Sinal	Código	Nome	Página
	R-1	Parada obrigatória	39
	R-2	Dê a preferência	42
	R-3	Sentido proibido	70
	R-4a	Proibido virar à esquerda	73
	R-4b	Proibido virar à direita	75
	R-5a	Proibido retornar à esquerda	77
	R-5b	Proibido retornar à direita	79
	R-6a	Proibido estacionar	141
	R-6b	Estacionamento regulamentado	147
	R-6c	Proibido parar e estacionar	151
	R-7	Proibido ultrapassar	95
	R-8a	Proibido mudar de faixa ou pista de trânsito da esquerda para direita	98
	R-8b	Proibido mudar de faixa ou pista de trânsito da direita para esquerda	100

Sinal	Código	Nome	Página
	R-9	Proibido trânsito de caminhões	107
	R-10	Proibido trânsito de veículos automotores	109
	R-11	Proibido trânsito de veículos de tração animal	111
	R-12	Proibido trânsito de bicicletas	113
	R-13	Proibido trânsito de tratores e máquinas de obras	115
	R-14	Peso bruto total máximo permitido	131
	R-15	Altura máxima permitida	133
	R-16	Largura máxima permitida	135
	R-17	Peso máximo permitido por eixo	137
	R-18	Comprimento máximo permitido	139
	R-19	Velocidade máxima permitida	45
	R-20	Proibido acionar buzina ou sinal sonoro	128
	R-21	Alfândega	129
	R-22	Uso obrigatório de corrente	130

Sinal	Código	Nome	Página
	R-23	Conserve-se à direita	102
	R-24a	Sentido de circulação da via/pista	61
	R-24b	Passagem obrigatória	81
	R-25a	Vire à esquerda	83
	R-25b	Vire à direita	85
	R-25c	Siga em frente ou à esquerda	87
	R-25d	Siga em frente ou à direita	90
	R-26	Siga em frente	93
	R-27	Ônibus, caminhões e veículos de grande porte mantenham-se à direita	104
	R-28	Duplo sentido de circulação	66
	R-29	Proibido trânsito de pedestres	154
	R-30	Pedestre, ande pela esquerda	155
	R-31	Pedestre, ande pela direita	156
	R-32	Circulação exclusiva de ônibus	117

ANEXO 3 RESOLUÇÃO CONTRAN 302 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008

Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando que as questões de estacionamento de veículo são de interesse estratégico para o trânsito e para a ordenação dos espaços públicos;

Considerando a necessidade de definir e regulamentar os diversos tipos de áreas de estacionamentos específicos de veículos e área de segurança de edificação pública, resolve:

Art.1º As áreas destinadas ao estacionamento específico, regulamentado em via pública aberta à circulação, são estabelecidas e regulamentadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via, nos termos desta Resolução.

Art.2º Para efeito desta Resolução são definidas as seguintes áreas de estacionamentos específicos:

I – Área de estacionamento para veículo de aluguel é a parte da via sinalizada para o estacionamento exclusivo de veículos de categoria de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente.

II - Área de estacionamento para veículo de portador de deficiência física é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte portador de deficiência física, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

III - Área de estacionamento para veículo de idoso é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte idoso, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

IV - Área de estacionamento para a operação de carga e descarga é a parte da via sinalizada para este fim, conforme definido no Anexo I do CTB.

V - Área de estacionamento de ambulância é a parte da via sinalizada, próximo a hospitais, centros de atendimentos de emergência e locais estratégicos para o estacionamento exclusivo de ambulâncias devidamente identificadas.

VI - Área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

VII - Área de estacionamento de curta duração é a parte da via sinalizada para estacionamento não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos.

VIII - Área de estacionamento de viaturas policiais é a parte da via sinalizada, limitada à testada das instituições de segurança pública, para o estacionamento exclusivo de viaturas policiais devidamente caracterizadas.

Art. 3º. As áreas de estacionamento previstas no art. 2º devem ser sinalizadas conforme padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 4º. Não serão regulamentadas as áreas de estacionamento específico previstas no art. 2º, incisos II, IV, V e VIII desta Resolução quando a edificação dispuser de área de estacionamento interna e/ou não atender ao disposto no art. 93 do CTB.

Art. 5º. Área de Segurança é a parte da via necessária à segurança das edificações públicas ou consideradas especiais, com extensão igual à testada do imóvel, nas quais a parada e o estacionamento são proibidos, sendo vedado o seu uso para estacionamento por qualquer veículo.

§ 1º Esta área é estabelecida pelas autoridades máximas locais representativas da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios, vinculados à Segurança Pública;

§ 2º O projeto, implantação, sinalização e fiscalização da área de segurança são de competência do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via, decorrente de solicitação formal, cabendo-lhe aplicar as penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro;

§ 3º A área de segurança deve ser sinalizada com o sinal R-6c "Proibido Parar e Estacionar", com a informação complementar "Área de Segurança".

Art. 6º. Fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta Resolução.

Art. 7º. Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 8º. Esta Resolução entra em vigor na data da sua publicação, revogada a Resolução nº 592/82 e as demais disposições em contrário.

Alfredo Peres da Silva
Presidente
Marcelo Paiva dos Santos
Ministério da Justiça
Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa
Edson Dias Gonçalves

Ministério dos Transportes
Jose Antonio Silvério
Ministério da Ciência e Tecnologia
Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente
Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

ANEXO 4 PARECER N°218/2013 CETRAN/SC

PARECER N°218/2013/CETRAN/SC

Interessado: Daniel Toniazzo – Diretor de Trânsito de Xaxim/SC

Assunto: Acerca da implantação de áreas de estacionamento para uso privativo de estabelecimentos comerciais

Relator: José Vilmar Zimmermann

EMENTA: A implantação de áreas de estacionamento para uso privativo de determinados estabelecimentos comerciais em via pública contraria as principais características dos bens de uso comum do povo. É vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas na Resolução nº 302/08 do Contran. É lícito ao órgão de trânsito criar área de estacionamento de curta duração sem, contudo, vincular o uso desse espaço à farmácia.

I. Consulta:

1. . Indaga, o consulente, se a destinação de vagas para estacionamento exclusivo defronte farmácias contraria a regulamentação vigente, considerando que a Resolução nº 302/08 do CONTRAN não prevê esse tipo de situação e expressamente veda destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso nela não previstas.

II. Fundamentação:

2. . No Parecer nº 193/2013 (1) este Conselho já firmou entendimento de que a implantação de áreas de estacionamento para uso privativo de determinados estabelecimentos comerciais em via pública contraria as principais características dos bens de uso comum do povo, quais sejam: a generalidade da utilização do bem; o uso indiscriminado pelos administrados; a adequação do uso aos fins normais a que o bem se destina e a ausência de gravame imposto para o uso.

3. . Corroborando a assertiva acima, o art. 6º da Resolução nº 302/08 do CONTRAN é categórico ao proibir a destinação de parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas naquela Resolução e, convém destacar, estacionamento exclusivo para frequentar farmácias não é uma situação de uso contemplada pela referida norma.

4. Antes mesmo da publicação da retro citada resolução, JULIVER MODESTO DE ARAÚJO (2) já esboçava sua preocupação com o que chamou de privatização da via pública:

Com frequência, deparamo-nos com placas de Estacionamento regulamentado, por meio das quais o Órgão de Trânsito estabelece vagas privativas de estacionamento nas vias públicas, ora para conciliar a distribuição do espaço público com as necessidades específicas da coletividade, como os locais destinados a viaturas, ao estacionamento de clientes de farmácias, taxistas, áreas de carga e descarga ou estacionamento rotativo pago (zona azul), ora para criar certas benesses, obviamente questionáveis, a determinadas autoridades, como vagas destinadas a vereadores, na frente da Câmara Municipal; ao prefeito, defronte a sede do Poder Executivo local ou a juízes e promotores, nas imediações dos Fóruns.

Diante disso, é de se analisar a legalidade desse procedimento, pois se todos somos iguais perante a lei (artigo 5º da Constituição Federal), por que outros não possuem a mesma regalia? Ou seja, por que não existem locais regulamentados para o estacionamento de clientes da padaria, do açougue ou da loja de roupas (e não apenas das farmácias), ou, ainda, por que não destinar vagas para os médicos, na frente dos Hospitais, ou para os dentistas, nas imediações de seus consultórios?

5. . Por mais que se queira justificar a destinação de vaga de estacionamento para uso privativo de quem deseje freqüentar farmácia sob o argumento da defesa da saúde (aquisição urgente de medicamentos ou atendimento grave), o fato é que essa situação não encontra amparo na legislação federal que rege a matéria e, vale lembrar, legislar sobre trânsito compete privativamente à União (art. 22, XI, CF).

6. . Fiz questão de destacar essa competência privativa da União para tratar do assunto em pauta para deixar bem claro que ainda que o Município promulgasse uma lei com a finalidade de disciplinar o tema de forma contrária ao estabelecido na regulamentação federal nesse especial, tal norma se sujeitaria à decretação de inconstitucionalidade pelo Pretório Excelso. Confirmando essa afirmação, por intermédio da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2.928-2 (DJ 15/04/2005, Ementário nº 2187-2), o Supremo Tribunal Federal julgou inconstitucional a Lei nº 10.331/99 do Estado de São Paulo que autorizava o estacionamento de veículos, com o pisca alerta ligado e por quinze minutos, em frente às farmácias, mesmo em local proibido, para aquisição urgente de medicamentos ou atendimento grave.

7. . Se o objetivo é facilitar o estacionamento de quem precise acessar esse tipo de estabelecimento, essa situação deve ser levada em consideração antes de se expedir o respectivo alvará de funcionamento, pois, como bem destaca o art. 93 do

CTB, nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem que do projeto conste área para estacionamento.

8. . Diante dessas circunstâncias, o que o Órgão ou Entidade de trânsito municipal pode fazer, com base no art. 2º, inciso VII, da Res/CONTRAN nº 302/08, é tratar o local como área de estacionamento de curta duração (parte da via sinalizada para estacionamento não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos) sem, contudo, vincular o uso da vaga à farmácia. Nesse sentido, MARCELO JOSÉ ARAÚJO (3), em um artigo que inclusive já figurou na ata da Sessão Ordinária nº 12/2009 desta Casa (4), assevera:

(...) Pela referida Resolução (302/08), na via pública a Autoridade responsável somente poderá estabelecer estacionamento nas seguintes condições: I) Veículos de Aluguel – são os que fazem transporte remunerado mediante autorização do poder concedente (ex. táxis, vans, etc.); II) Estacionamento para portadores de deficiência; III) Idosos; IV) Carga e Descarga de mercadorias; V) Estacionamento de Ambulâncias; VI) Estacionamento Rotativo (Zona Azul, EstaR); VII) Estacionamento de Curta Duração, com pisca-alerta e até 30 minutos; VIII) Estacionamentos para Polícia. Previu expressamente a proibição de destinar estacionamento de forma privativa em quaisquer outras situações, lembrando que a abrangência dessas regras é para as vias públicas.

Façamos uma reflexão a respeito de quem não gozaria mais de privilégios na privatização de vagas nas vias públicas, lembrando que geralmente nesses casos o beneficiado vem precedido da palavra ‘Exclusivo’: Corpo Consular, Juízes, Promotores e até Advogados (geralmente próximos ao Fórum ou Tribunais), Deputados, Vereadores (geralmente próximos das Assembléias ou Câmaras Municipais), dentre outros vários que poderíamos elencar.

Quanto às farmácias, alguns comércios, bancos dentre outros estabelecimentos comerciais de caráter privado, imaginamos que a vaga privativa será ‘maquiada’ por meio da área de estacionamento de curta duração com pisca-alerta ligado. Aqui cremos que caberia uma certa cautela da autoridade que regulamenta o uso da via em não colocar tais espaços descaradamente defronte ao estabelecimento PRIVADO que quer atender, uma vez que **não poderia caracterizar vaga privativa para tal estabelecimento**, e a pessoa que ali estacionar não está obrigada a freqüentar tal estabelecimento. (texto original sem destaque)

9. . Assim que a Resolução nº 302 do CONTRAN foi publicada, os municípios que destinavam vagas de estacionamento exclusivas para farmácias em suas vias públicas tiveram trezentos e sessenta dias para se adequarem à nova regulamentação. O que boa parte dos Órgãos de Trânsito fez foi justamente converter o estacionamento privativo de farmácias em área de estacionamento de curta duração. Ilustrando essa alegação, segue uma manifestação acerca do tema, promovida pela Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru – Emdurb:

(...). Quanto à polêmica gerada em decorrência da retirada das vagas para as farmácias, a Emdurb informa que não retirará vagas de farmácias, apenas mudará as características do estacionamento, e onde houver necessidade implantará vagas de curta duração, atendendo desta forma a Resolução 302/2008 do CONTRAN, disciplinando assim as vagas específicas de estacionamento no município de Bauru.

(...)

Esclarecemos ainda que a Resolução 302 de 2008 do CONTRAN estabelece critérios para a demarcação de vagas públicas em todo o Brasil e não apenas em Bauru, sendo que as vagas que não estiverem de acordo com a Resolução serão consideradas ilegais (inválidas), podendo o condutor estacionar seu veículo o dia todo sem ser autuado, e se for autuado, poderá recorrer com todas as chances de ganhar, se não através da JARI Municipal, em instâncias superiores, abrindo desta forma um precedente perigoso para os demais motoristas que forem autuados nas mesmas condições, haja vista que as vagas que estiverem em desacordo com a resolução não poderiam existir (5)

10. . Com efeito, caso insista em destinar vagas de estacionamento em via pública para uso exclusivo de farmácia, além de não poder punir os que desrespeitarem a sinalização correspondente - já que o art. 90 do CTB proíbe a aplicação de sanções por inobservância à sinalização quando esta for incorreta - com fulcro no § 1º do mesmo artigo o Órgão ou Entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá responder pela colocação dessa sinalização.

III. Conclusão:

11. . Em vista do exposto, pode-se afirmar que:

- a) a implantação de áreas de estacionamento para uso privativo de determinados estabelecimentos comerciais em via pública contraria as principais características dos bens de uso comum do povo;
- b) é vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas na Resolução nº 302/08 do CONTRAN;
- c) é lícito ao órgão de trânsito criar área de estacionamento de curta duração sem, contudo, vincular o uso desse espaço à farmácia.

12.. Contribuiu na elaboração do presente parecer o especialista em trânsito e ex-conselheiro deste CETRAN, Rubens Museka Junior.

Florianópolis, 23 de setembro de 2013.

José Vilmar Zimmermann

Relator

Aprovado por unanimidade na Sessão Ordinária n.º 038, realizada em 23 de setembro de 2013.

José Vilmar Zimmermann

Presidente em exercício

BIBLIOGRAFIA

- ALEXANDRINO, Marcelo e PAULO, Vicente - **Direito administrativo** 23º ed. São Paulo, Método, 2015.
- COSTA, Joan - Sitio sinalizarblog.com - *apud.* **Señalética corporativa.** Barcelona: Costa Punto com Editor, 2008.
- **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**, VOLUME I Sinalização Vertical de Regulamentação, resolução nº 180, de 26 de agosto de 2005 Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e parecer nº218/2013/CETTRAN/SC
- **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito**, VOLUME I Sinalização Vertical de Regulamentação, RESOLUÇÃO Nº 180, DE 26 DE AGOSTO DE 2005 - Consultoria Jurídica do Ministério das Cidades pelo Serviço de Informação
- ARAUJO, Julyver Modesto de. **As vagas privativas de estacionamento nas vias públicas.** Jus Navigandi, Teresina, ano 14, n. 2345, 2dez. 2009.
Disponível em: www.jus.com.br/artigos/13952
Acesso em: 13 julho 2017
- JUAREZ MARINHO DO NASCIMENTO - portaldotransito.com.br em publicação de artigo em 18 de janeiro, 2013.
- www.cetran.sc.gov.br/atas/2009/ordi012.doc.
Acesso em 13/07/2017;
- www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=211817.
Acesso em 07/2017
- www.cetran.sc.gov.br/pareceres/pareceres.htm.
Acesso em 13/06/2017;

-ARAÚJO, Marcelo José. **Regulamentação de estacionamentos.**

Acesso em 07/2017 - Disponível em:

www.fetropar.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2154&Itemid=170.

- **nacoesunidas.org.br**

Acessado 07/2017

- **www.denatran.gov.br**

Acessado 07/2017

- **www.carroantigo.com**

Acessado 07/2017