



PARECER Nº 363/2020/CETRAN/SC

CONSULENTE: Sandro Alves Xavier – Autoridade de Trânsito do Município de Araranguá

ASSUNTO: Área de Trânsito - Diversos

RELATOR: JOSÉ LELES DE SOUZA

1 - Em cruzamentos com dispositivo rotatório a quantos metros do alinhamento é recomendável implantação de travessia de pedestres?

2 - O município pode regulamentar vagas de estacionamento para motociclistas no canteiro central das avenidas?

3 - A secretaria de Obras do município pode implantar redutor de velocidade e lombadas sem análise e autorização do órgão de trânsito, considerando que o órgão de trânsito, neste caso específico, é uma diretoria vinculada à Secretaria de Obras?

4 - De quem é a competência para analisar e autorizar eventos e fechamentos na via pública?

5 - O município pode optar por notificação por remessa simples e publicação eletrônica no diário oficial do município?

6 - O município pode nomear como agente de trânsito, através de decreto, servidor aprovado em concurso para outra função, ainda que as funções sejam semelhantes?

7 - O município pode autorizar loteamento, pavimentações novas e manutenções, sem que conste no projeto a sinalização viária?

8 - Considerando a necessidade de implantações de redutor de velocidades, qual a distância adequada de uma lombada em relação à próxima em uma mesma via?

9 - Existe a possibilidade legal de regulamentar vaga em via pública exclusiva para veículos oficiais, veículos de servidores públicos ou viaturas policiais?

10 - Quando a testada do imóvel é afastada e a guia rebaixada, essa área de estacionamento pode ser regulamentada e fiscalizada pelo órgão de trânsito com circunscrição sobre a via?



11 - Qual critério deve ser levado em consideração para regulamentar área de estacionamento de parada de curta duração, e vagas de carga e descarga?

12 - Em municípios integrados ao SNT é necessária a criação da coordenadoria de educação para o trânsito?

13 - Quais critérios devem ser observados para implantação de rotatórias?

14 - Existe a necessidade ou obrigatoriedade do agente anexar foto junto ao AIT do cometimento da infração, em especial relativo ao art. 181, XVII (estacionar o veículo em desacordo com as condições regulamentadas pela sinalização)?

Obs.: Encaminhamos tal indagação devido a uma decisão monocrática de um juiz da comarca deferindo o pedido de um infrator com argumento de que não foi anexado fotos para constatação da infração por ele cometida.

15 - A JARI vinculada ao órgão de trânsito municipal tem competência para julgar recursos de multas de competência municipal, concorrentes ou mista, na qual foram fiscalizadas e lavradas por policial militar, ou seja, ainda que o policial esteja fiscalizando através de convenio com o município.

Pergunto: Por se tratar de servidor do Estado, a competência para julgar as autuações seria da JARI vinculada ao Estado?

16 - É necessário decreto municipal para regulamentar a circulação de veículos e período máximo de permanência nas vagas especiais de idosos e deficientes?

17 - A autoridade de trânsito regional (Delegado Regional) pode julgar a autuação de infrações cometidas em municípios integrados SNT?

—



Ementa: Demanda encaminhada pelo Senhor Sandro Alves Xavier – autoridade de trânsito do município de Araranguá/SC à época do pleito – em relação a situações diversas envolvendo a competência da autoridade de trânsito, e a forma de execução das ações.

Relatório Sumário:

Primordialmente, importante ressaltar o interesse manifestado pelo poder público, por meio do Órgão Executivo de Trânsito do município de Araranguá/SC, em relação a temas na área de trânsito, o que demonstra estar vigilante, de forma a contribuir com a melhoria e qualidade dos serviços prestados aos munícipes e, em especial, a segurança na circulação de pessoas e veículos.

Com vistas a melhor esclarecer sobre as questões demandadas, considerando o aspecto da legalidade e os fatores técnicos envolvidos, é preciso citar e responder cada pergunta formulada, de forma individual, como se segue:

1 – Pergunta o consulente: Em cruzamentos com dispositivo rotatório a quantos metros do alinhamento é recomendável implantação de travessia de pedestres?

Para melhor esclarecer o tema rotatória, necessário se faz apresentar alguns conceitos técnicos: Embora possam aparentar simplicidade, as interseções urbanas são um tema complexo e de grande relevância por tratar-se da segurança das pessoas e da circulação. Em geral, são fontes de área de conflito no cruzamento, variando de pequeno, médio a grandes pontos de conflito, conforme desenhos gráficos abaixo. (João Paulo Barbosa da Costa. Mini Rotatórias: contribuição na redução de conflitos em interseções urbanas. UFPE. Programa Pós Graduação Eng. Civil – área de transportes e gestão das infraestruturas urbanas. Agosto, 2010).

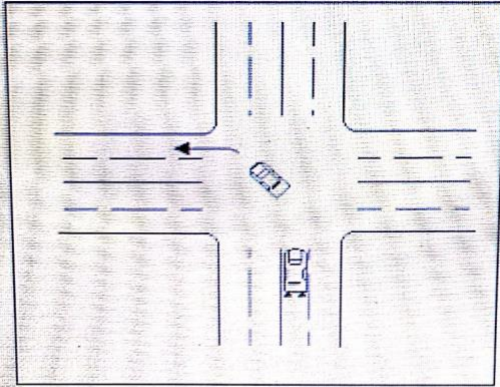


Figura 03: Conflito tipo 1
Mesma direção, conversão à esquerda
Fonte: Vilanova (2007)

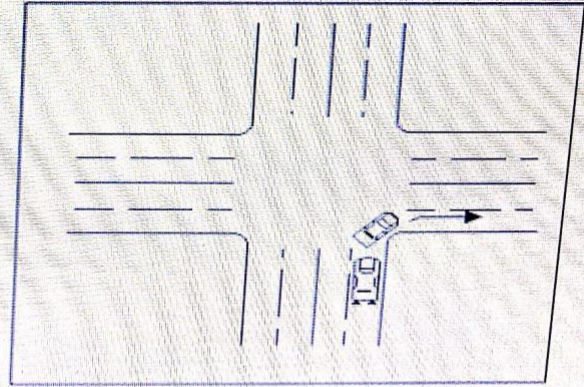


Figura 04: Conflito tipo 2
Mesma direção, conversão à direita.
Fonte: Vilanova (2007)

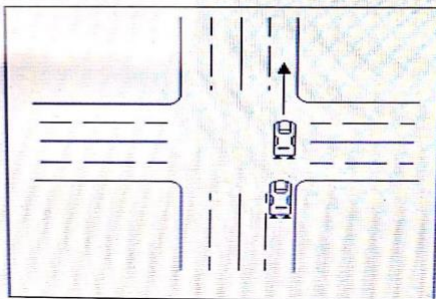


Figura 05: Conflito tipo 3
Mesma direção, movimento em frente
Fonte: Vilanova (2007)

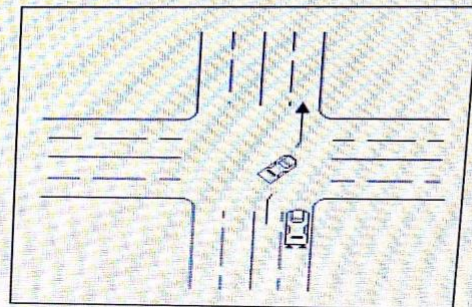


Figura 06: Conflito tipo 4
Mesma direção, mudança de faixa.
Fonte: Vilanova (2007)

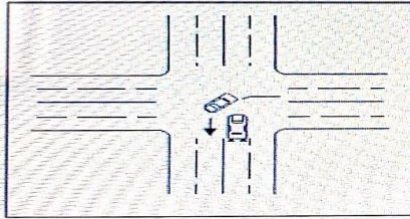


Figura 09: Conflito tipo 7
Direção Oposta, conversão à esquerda.
Fonte: Vilanova (2007)

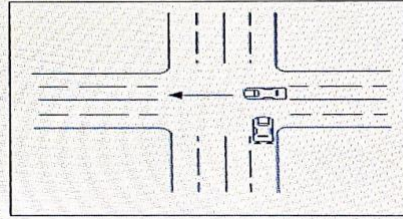


Figura 10: Conflito tipo 8
Direção à direita, movimento em frente.
Fonte: Vilanova (2007)

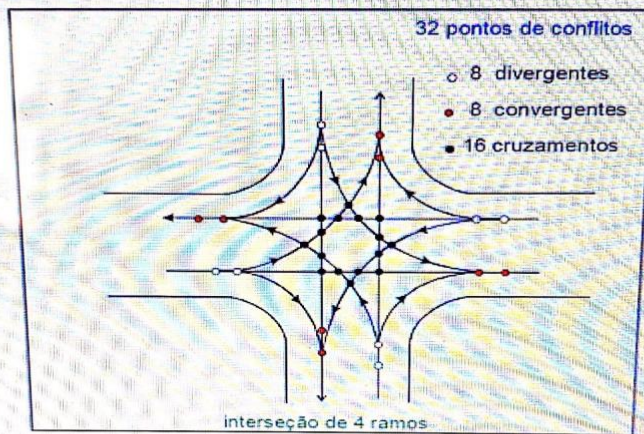


Figura 02 – Pontos de conflito de uma interseção de quatro ramos
Fonte: Pimenta et all

O projeto de uma interseção requer atenção devido a sua importância, pois se mal elaborado pode interferir na segurança, na capacidade de tráfego e na velocidade de operação da via. Logo, apesar de sua aparente simplicidade, as interseções urbanas são um tema complexo e de grande relevância, pois lidam com a segurança das pessoas.



O uso da rotatória apresenta-se como uma das possíveis soluções, assim como o uso do semáforo (respeitado a análise de característica e justificativa para a implementação de cada um).

Considerando o interesse do consulente em saber a que distância do alinhamento da rotatória se deve colocar a faixa de pedestre, orientamos, objetivamente, que: (apud. Souza, Johnny Vieira & Raia Jr, Archimedes Azevedo. Segurança de pedestres em rotatórias urbanas. Univ. Fed. De São Carlos/UFSCar. Journal of transport literature, vol.10, n.4, dec2016).

“Quanto maior for à distância da faixa de pedestres em relação à ilha central da rotatória, maior será a segurança da travessia”.

Este estudo, e cálculo de distância, devem ser feito pela equipe de engenharia de tráfego, analisando *“in locu”*, as características geométricas, de visibilidade, bem como volume de tráfego e de pedestres que chegam a cada ponto da rotatória.

Lembrando ainda que, quanto maior for esta distância, maiores serão as chances do pedestre atravessar fora da faixa, o que demandaria um amplo trabalho de orientação / educação do usuário para utilizar a faixa, e, se preciso for, a utilização de elementos de engenharia capaz de induzir / forçar o usuário a encaminhar-se para a faixa de pedestre.

Passando para o segundo questionamento do consulente, temos:

2 - O município pode regulamentar vagas de estacionamento para motociclistas no canteiro central das avenidas?

Cabe, inicialmente, esclarecer que o Código de Trânsito Brasileiro, em seu anexo I, define o canteiro central como sendo: “obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício)”.

Via de regra, estacionar em área de canteiro central é proibido pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, sendo enquadrado com base legal no artigo 181, VIII, que diz: “estacionar o veículo no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público – infração grave”.



Contudo, o artigo 24, incisos II e III, do CTB define entre as competências do município que o mesmo pode “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículo, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas” – inciso II. Ainda, pode “implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário”- inciso III.

Assim sendo, considerando o previsto no artigo 89, item III, do CTB – sobre a ordem de prevalência da sinalização, que deixa claro que “as indicações dos sinais prevalecem sobre as demais normas de trânsito”, temos por certo que:

Uma vez a autoridade de trânsito tendo regulamentado, por meio de sinalização vertical de regulamentação e demais sinalizações complementares necessárias, estabelecendo vaga de estacionamento na área do canteiro central para motocicleta ou qualquer outro tipo de veículo, esta tem validade legal.

O terceiro questionamento do consulente refere-se:

3 - A secretaria de Obras do município pode implantar redutor de velocidade, lombadas, sem análise e autorização do órgão de trânsito, considerando que o órgão de trânsito, neste caso específico, é uma diretoria vinculada à Secretaria de Obras?

Considerando o previsto no Código de Trânsito Brasileiro, art.24, a competência para implantar elementos de organização e controle da circulação (como lombadas, por exemplo) é do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a área.

Assim, em havendo um órgão específico – definido pela Prefeitura – como sendo o órgão executivo de trânsito do município, tendo constituído uma autoridade de trânsito, e estando o município regularmente integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, a competência para instalar e operar equipamentos / elementos no sistema viário é deste órgão executivo de trânsito, independentemente da pasta à qual se vincula administrativamente.



No questionamento de número 4, indaga o consulente:

4 - De quem é a competência para analisar e autorizar eventos e fechamentos na via pública?

Ao fazermos uma leitura, considerando o artigo 24, II, que estabelece a competência do órgão executivo de trânsito municipal em “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas”, em conjunto com o artigo 95 do CTB, que reza “*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*”, sendo que o parágrafo 2º deste artigo deixa claro que “*salvo em caso de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados*”, concluímos que:

A competência, estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro, para autorizar eventos e fechamentos na via pública é da autoridade de trânsito constituída pelo município quando integrado ao Sistema Nacional de Trânsito.

Passando para a quinta solicitação do consulente,

5 - O município pode optar por notificação por remessa simples e publicação eletrônica no diário oficial do município?

Em relação a este tema, obrigatoriedade de se fazer a notificação por meio de Aviso de Recebimento, o Conselho Estadual de Trânsito já se manifestou por meio do Parecer 354/2019. Anexamos abaixo as conclusões deste Parecer, orientando ao consulente para que possa fazer sua leitura em completo para cumprimento de todos os quesitos necessários para a notificação sem emissão de AR.



Parecer 354/2019, Considerações finais:

Em resposta aos questionamentos formulados pelo consulente, pode-se afirmar que: a) Não existe na legislação, obrigação para que os órgãos de trânsito enviem as notificações por meio de correspondência com AR - aviso de recebimento; b) A notificação de autuação tem prazo certo para ser expedida, devendo o órgão de trânsito comprovar o envio do documento no trintídio legal, acarretando sua falta no arquivamento do auto de infração e o consequente cancelamento de eventual penalidade oriunda deste; c) Havendo prova da expedição da notificação da autuação no prazo legal, mas não existindo certeza do recebimento do documento no endereço do administrado, deve a autoridade de trânsito restabelecer prazo para indicação do condutor e apresentação do recurso contra a penalidade; d) Não estando presente nos autos documento capaz de provar a efetiva notificação do apenado, as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações deverão desconsiderar eventual intempestividade, analisar e julgar o mérito dos recursos que lhe forem apresentados, evitando eventual cerceamento ao exercício do contraditório e da ampla defesa; e) A apresentação tempestiva do recurso e o pagamento da multa são indicativos de que a notificação da penalidade foi efetivada, devendo-se superar eventuais omissões e irregularidades e garantir o direito ao contraditório e ampla defesa, desde que respeitado o prazo de 5 (cinco) anos, contados da prática da infração, para prescrição da ação punitiva da administração (Lei nº 9.873/1999).

Na sequência, passamos a pergunta de número 6 do consulente:

6 - O município pode nomear como agente de trânsito, através de decreto, servidor aprovado em concurso para outra função, ainda que as funções sejam semelhantes?

Sobre este assunto, lembramos que, o Código de Trânsito Brasileiro, anexo I, define como sendo Agente da Autoridade de Trânsito: Pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

Assim sendo, objetivamente informamos que cabe à autoridade de trânsito credenciar o servidor público para o exercício da função de Agente da Autoridade de Trânsito.



Contudo, faz-se importante alertar que deve-se observar o previsto na legislação federal quanto ao possível desvio de função do servidor público, conforme previsto na Lei 8.112/90 e também observar julgados emanados do Poder Judiciário, a exemplo da Súmula 378 do STJ, que trata de desvio de função do servidor público e possível indenização, bem como a Súmula 685 do STF que diz: *“É inconstitucional toda modalidade de provimento que propicie ao servidor investir-se, sem prévia aprovação em concurso público destinado ao seu provimento, em cargo que não integra a carreira na qual anteriormente investido”*. A pacificação do tema levou à edição da [Súmula 685](#), resultando na Súmula Vinculante 43 (Dje. 17/4/2015, MS 27.673, rel. min. Carmem Lúcia, 2ª T, J. 24/11/2016, DJE 250 de 14/12/2015).

Na sequência, questiona o consulente sobre:

7 - O município pode autorizar loteamento, pavimentações novas e manutenções, sem que conste no projeto a sinalização viária?

No tocante a este tema, fazemos menção ao artigo 88 do CTB, onde se estabelece que: “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.” Ainda, no parágrafo único cita que “nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada”.

Assim sendo, se o município pretende autorizar loteamentos, pavimentações novas e manutenções deve sempre prever a sinalização viária necessária, pois, conforme descrito no artigo 88 do CTB, estas obras somente poderão ser entregues após estarem devidamente sinalizadas.

O consulente também questiona o seguinte:

8 - Considerando a necessidade de implantações de redutor de velocidades, qual a distância adequada de uma lombada em relação a próxima em uma mesma via?



Antes mesmo de adentrarmos no questionamento, importante se faz lembrar que o uso de lombadas físicas no sistema viário somente deve ocorrer quando devidamente justificado pela autoridade de trânsito, em observância ao artigo 334 do CTB que descreve: “As ondulações transversais deverão ser homologadas pelo órgão ou entidade competente no prazo de um ano, a partir da publicação deste Código, devendo ser retiradas em caso contrário”. Sobre este tema, instalação de lombadas físicas, dentre outros, importante se faz consultar a Resolução n. 600/2016 do Conselho Nacional de Trânsito, que orienta, dentre outras, quanto ao distanciamento mínimo em caso de instalação de lombadas consideradas sucessivas.

Resolução 600/2016, artigo 7º:

A implantação de ondulações transversais em série na via só será admitida se acompanhada da devida sinalização viária, constituída no mínimo de: I – Placa com o sinal R-19 - “Velocidade Máxima Permitida”, regulamentando a velocidade em 30 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO A, e em 20 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO B, sempre antecedendo a série; II – Placas com o sinal de advertência A-18 - “Saliência ou Lombada”, antes do início da série e com informação complementar indicando a existência de ondulações transversais em série, colocadas de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN, conforme exemplo constante do ANEXO V da presente Resolução; III – Placa com o sinal de advertência A-18 - “Saliência ou Lombada”, com seta de posição colocada junto a cada ondulação, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN, conforme exemplos constantes do ANEXO V da presente Resolução; IV - Marcas oblíquas, inclinadas, no sentido horário, a 45º em relação à seção transversal da via, com largura mínima de 0,25 m, pintadas na cor amarela e espaçadas de no máximo de 0,50 m, alternadamente, sobre o obstáculo, admitindo-se, também, a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela, assim como intercalada nas cores preta e amarela, no caso de pavimentos que necessitem de contraste mais definido, conforme desenho constante do ANEXO IV, da presente Resolução.

§ 1º. Para que ondulações transversais sucessivas sejam consideradas em série, devem estar espaçadas de no máximo 100m em via urbana e de 200m em rodovia.

§ 2º. A distância mínima entre ondulações sucessivas em via urbana de sentido duplo de circulação deve ser de 50 m, e em via urbana de sentido único de circulação e em rodovia, de 100 m.

§ 3º. Rodovia de pista simples e sentido duplo de circulação, inserida em área urbana cujas características operacionais sejam similares às de



via urbana, a distância mínima entre ondulações sucessivas deve ser de 50 m.

Em resposta objetiva à pergunta do consulente, deixa-se claro que não existe uma distância padrão definida na legislação ou na literatura que poderia servir para todo e qualquer caso. É fundamental que a equipe responsável pela engenharia de tráfego do município verifique na via onde se pretende instalar as possíveis lombadas (física ou eletrônica) algumas características, como velocidade da via, fluxo local, utilização por pedestres, dentre outras. Lembrando que a distância entre os equipamentos redutores de velocidade deve permitir ao condutor do veículo tempo de reação suficiente para, de acordo com a velocidade permitida na via, efetivar a redução e até mesmo parar o veículo se necessário. Não se pode deixar de considerar também a fluidez local, pois, se o número de redutores for excessivo na via, além de torna-la desconfortável, ainda elimina a sua capacidade de fluidez.

Portanto, a distância entre estes equipamentos na via (físico ou eletrônico) deve ser analisada e definida pelos responsáveis pela engenharia de tráfego do município, mediante prévio estudo “in locu”.

Em seu nono questionamento, o consulente aborda a questão de vagas especiais de estacionamento.

9 - Existe a possibilidade legal de regulamentar vaga em via pública, exclusiva para veículos oficiais, veículos servidores públicos ou viaturas policiais?

A Resolução Contrans n.302/2008 trata das vagas especiais possíveis de serem estabelecidas na via pública e mediante quais condições. Vejamos: (comentários em CTB digital, nov./2010, por Julyver Modesto de Araújo)

I – Área de estacionamento para veículo de **aluguel** (*para veículos de categoria de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente*), como, por exemplo, táxi ou veículo de transporte escolar;

II – Área de estacionamento para veículo de portador de **deficiência física** (*para veículos conduzidos ou que transportem portador de deficiência física, devidamente*



identificado e com autorização conforme legislação específica) – as regras para este tipo de estacionamento estão previstas na Resolução n. 304/08;

III – Área de estacionamento para veículo de **idoso** (*para veículos **conduzidos** ou que **transportem** idoso, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica*) – as regras para este tipo de estacionamento estão previstas na Resolução n. 303/08;

IV – Área de estacionamento para a operação de **carga e descarga** (*para veículos imobilizados, 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*) – nota-se, neste caso, que a vaga não é destinada apenas a veículo da espécie carga, mas a qualquer veículo que esteja efetuando tal manobra;

V – Área de estacionamento de **ambulância** (*parte da via sinalizada, próximo a hospitais, centros de atendimentos de emergência e locais estratégicos para o estacionamento exclusivo de ambulâncias devidamente identificadas*) – no caso das ambulâncias, desde que registradas como tal, pouco importa se pertencentes a órgão público ou privado, posto não haver esta diferenciação na legislação de trânsito;

VI – Área de estacionamento **rotativo** (*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*) – trata-se da chamada “zona azul” ou “área azul”, embora estes termos, amplamente difundidos, não sejam contemplados legalmente;

VII – 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*) – importante destacar que este tipo de estacionamento se caracteriza pela curta duração, não importando qual é o destino do condutor ou passageiro;

VIII – Área de estacionamento de **viaturas policiais** (*parte da via sinalizada, limitada à testada das instituições de segurança pública, para o estacionamento exclusivo de viaturas policiais devidamente caracterizadas*) – o artigo 5º desta Resolução ainda prevê que a **área de segurança**, na frente de edificações públicas ou consideradas especiais, classificadas desta forma pelas autoridades máximas locais representativas da União, dos Estados, Distrito Federal



e dos Municípios, vinculados à Segurança Pública, devem ter proibição total de parada e estacionamento (com implantação da placa R-6c, proibido parar e estacionar).

O artigo 4º da Resolução mencionada estabelece que, para as vagas de estacionamento de veículos de pessoa com deficiência, operação de carga e descarga, ambulância e viaturas policiais, **não devem ser** regulamentadas áreas de estacionamento específico na via pública, quando a edificação dispuser de área de estacionamento interna e/ou não atender ao disposto no artigo 93 do CTB.

De acordo com o artigo 6º da Resolução n. 302/08, “*fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta Resolução*”.

Assim sendo, para responder objetivamente ao consulente, deixamos claro que não encontra respaldo legal o estabelecimento de vagas, em via pública, para veículos oficiais, de servidores públicos ou policiais que não se enquadrem em nenhuma das situações citadas acima, definidas pela Resolução 302/2008 Contran.

Em sequência, pergunta o consulente:

10 - Quando a testada do imóvel é afastada e a guia rebaixada, essa área de estacionamento pode ser regulamentada e fiscalizada pelo órgão de trânsito com circunscrição sobre a via?

Cabe ressaltar que, se o afastamento desta testada configurar-se em ampliação da área da calçada, com características de estacionamento privativo em via pública, deve-se seguir o exarado pelo Parecer 193/2013 do CETRAN/SC, que aborda o tema.

Para o caso da área ser totalmente privada, deve-se considerar:

O artigo 1º do CTB, onde a regência da Lei está diretamente vinculada às vias terrestres do território nacional, abertas à circulação. No parágrafo único do artigo 2º ficou estabelecido que as praias abertas a circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas também seriam consideradas vias terrestres sob a vigência do CTB.



Com a edição da Lei 13.146/2015, o novo parágrafo único do artigo 2º do CTB passou a incluir as vias e áreas de estacionamento privados de uso coletivo, porém, a Lei 13.281/2016 deixa claro que a fiscalização e penalidades são para os casos específicos de vagas reservadas de estacionamento.

Assim, em resposta direta ao consulente, esclarecemos que se a área do estacionamento for totalmente privada, e não se tratando de vagas específicas reservadas (como vaga deficiente), não enquadrada nos ditames da Lei 13.146/2015 e Lei 13.281/2016, não caberia ao órgão de trânsito fazer a regulamentação e fiscalização. Porém, se enquadrada na situação de estacionamento privativo em via pública, segue-se o descrito no Parecer 193/2013 CETRAN/SC.

Em continuidade à análise das perguntas feitas pelo consulente, passamos ao assunto de número 11:

11 - Qual critério deve ser levado em consideração para regulamentar áreas de estacionamento de parada de curta duração, e vagas de carga e descarga?

Retomando a orientação citada em resposta a questão 9, acima, encontraremos o respaldo legal para esclarecer o consulente quanto a regulamentação de estacionamento de parada de curta duração, e vagas de carga e descarga.

A Resolução Contran n.302/2008 trata das vagas especiais possíveis de serem estabelecidas na via pública e mediante quais condições. Vejamos: (comentários em CTB digital, nov./2010, por Julyver Modesto de Araújo)

IV – Área de estacionamento para a operação de **carga e descarga** (*para veículos imobilizados, 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*) – nota-se, neste caso, que a vaga não é destinada apenas a veículo da espécie carga, mas a qualquer veículo que esteja efetuando tal manobra;

VII – 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) – importante destacar que este tipo de estacionamento se caracteriza pela curta duração, não importando qual é o destino do condutor ou passageiro; Se, por acaso, a vaga de estacionamento de curta duração estiver localizada defronte a farmácia, mas o condutor deixar ali seu veículo para se dirigir a outro local, não haverá o cometimento da infração de trânsito;

Lembramos que o local deve ser provido da sinalização vertical de regulamentação, placa R-6b (estacionamento regulamentado), com informação complementar e de acordo com os critérios fixados pela Resolução do CONTRAN Nº 180/05.

Passamos a questão de número 12, promovida pelo consulente:

12 - Em municípios integrados ao SNT é necessária a criação da coordenadoria de educação para o trânsito?

De acordo com o artigo 74 do CTB, é sim obrigatória a existência desta coordenadoria. Vejamos o descrito neste artigo, em especial em seu parágrafo 1º:

Art.74 – A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.
Parágrafo 1º - É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

A questão seguinte apresentada pelo consulente refere-se, de modo similar, à questão respondida no item 1 quando abordamos sobre rotatórias, sugerindo-se a releitura.

13 - Quais critérios devem ser observados para implantação de rotatórias?

Lembramos que a rotatória é uma das possíveis soluções para áreas de conflito em um determinado cruzamento, porém requer análise técnica de engenharia quanto a necessidade e possibilidade de sua implantação, ou se outros elementos seriam mais adequados para a situação observada, a exemplo do uso do semáforo, cujos objetivos são similares – ambos (rotatória e



semáforo) são utilizados com o propósito de se controlar o fluxo de veículos e circulação de pedestres em um determinado cruzamento -.

Variados são os fatores que compõem os critérios para o uso e o cálculo efetivo de uma rotatória, tais como condições de visibilidade do local, volume de veículos que chegam nas pontas do cruzamento, quantitativo médio de pedestres que circulam, espaço geométrico disponível, dentre outros.

Assim sendo, deixamos claro que a decisão de se implantar uma rotatória deve ser precedida de estudos e análise “in locu” a ser feita pela equipe responsável pela engenharia de tráfego do município, levando-se em consideração os variados fatores que compõem os critérios básicos para projeto e cálculo deste elemento físico a ser introduzido na via.

Na sequência, analisamos a pergunta de número 14 feita pelo consulente:

14 - Existe a necessidade ou obrigatoriedade do agente anexar foto junto ao AIT do cometimento da infração, em especial relativo ao art. 181, XVII (estacionar o veículo em desacordo com as condições regulamentadas pela sinalização)?

A forma de atuação e obrigatoriedades de registros a serem feitos pelos agentes da autoridade de trânsito quando verificam o cometimento de infração de trânsito estão estabelecidas no artigo 280 do CTB, e detalhadas na Resolução CONTRAN N° 371/2010, que aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, vol.1, além do vol.2 do Manual que se refere às infrações específicas de competência do Estado. **Fundamental destacar ainda, o Parecer de número 357/2020, exarado pelo CETRAN/SC, e que aborda o preenchimento do auto de infração e a necessidade de observação dos procedimentos prescritos nas fichas individuais de autuação.**

Importante destacar que, tanto no artigo 280 do CTB quanto nos Manuais de Fiscalização, aprovados pelo CONTRAN não se contempla obrigatoriedade do agente fazer registro fotográfico da ocorrência da infração, conforme pergunta o consulente, sendo suficiente sua declaração no Auto, que deve ser preenchido conforme a orientação dos manuais de fiscalização aprovados pelo CONTRAN.



Considerando que o consulente cita uma decisão judicial que exigiu a fotografia em um caso específico, cabe lembrar que: Em caso de decisões judiciais, devem as mesmas serem cumpridas, podendo, caso entenda adequado, a autoridade questionar junto ao próprio poder judiciário.

A próxima pergunta refere-se a competência para julgamento das infrações de trânsito pela JARI:

15 - A JARI vinculada ao órgão de trânsito municipal tem competência para julgar recursos de multas de competência municipal, concorrentes ou mista, na qual foram fiscalizadas e lavradas por policial militar, ou seja, ainda que o policial esteja fiscalizando através de convenio com o município. Por se tratar de servidor do Estado, a competência para julgar as autuações seria da JARI vinculada ao Estado?

Considerando o previsto no Código de Trânsito Brasileiro, em especial o artigo 285, que assim define: “uma vez aplicada a penalidade pela autoridade de trânsito competente o recurso pode ser interposto junto a esta autoridade, que remeterá o mesmo para a JARI”. Ainda, a Portaria 59/2007 do Departamento Nacional de Trânsito que, ao estabelecer os campos (obrigatórios e facultativos) a serem preenchidos no auto de infração, também detalha a competência específica de cada órgão (estadual, municipal, rodoviário) para cada infração;

Lembrando que, constitui requisito obrigatório para os municípios – quando da integração ao Sistema Nacional de Trânsito – a criação do órgão julgador (JARI), junto ao órgão executivo que tem a competência para impor a penalidade.

Assim sendo, ao responder o consulente, deixamos claro que a Junta Administrativa de Recurso de Infração – JARI competente para efetivar o julgamento, em caso de multa, é aquela estabelecida junto à autoridade que aplicou a pena, independente do agente que registrou o auto, uma vez que este agente atua como Agente desta Autoridade de Trânsito que o credenciou. Ficam aqui resguardadas as possibilidades diversas em caso de haver convênio estabelecido entre o município e o Estado, onde se confere a delegação desta atividade.



Passando-se à questão de número 16 apresentada pelo consulente:

16 - É necessário decreto municipal para regulamentar a circulação de veículos, e período máximo de permanência nas vagas especiais de idoso e deficiente?

O capítulo VII do Código de Trânsito Brasileiro, que trata especificamente da sinalização de trânsito, não deixa dúvidas de que a regulamentação da circulação na via é feita por meio da implementação dos sinais de trânsito. E, segundo o artigo 87, estes sinais são classificados em:

I – Verticais

II – Horizontais

III – dispositivos de sinalização auxiliar

IV – Luminosos

V – Sonoros

VI – Gestos do agente de trânsito e do condutor

Assim sendo, em nenhum momento a legislação remete a regulamentação da via para a circulação de veículos ou pessoas para ser feita por meio de ato administrativo via Decreto, Portaria, ou outro, mas sim por meio do uso dos sinais de trânsito definidos no CTB e regulamentados, complementarmente, pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Por fim, apresentamos a 17ª pergunta feita pelo consulente:

17 - A autoridade de trânsito regional (Delegado regional) pode julgar a autuação de infrações cometidas em municípios integrados SNT?

Lembramos que, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, existem as competências estabelecidas, conforme a jurisdição sobre a via.

Compete ao município, com previsões no artigo 24 do CTB, fiscalizar e aplicar penalidades referentes à circulação, parada e estacionamento.

Assim sendo, estando o município integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, tendo sua autoridade de trânsito constituída, compete a esta autoridade julgar as autuações ocorridas em sua área de circunscrição cujo fato gerador se deu face a circulação, parada



**ESTADO DE SANTA CATARINA
CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO – CETRAN/SC**

ou estacionamento. Ficam resguardadas as situações onde haja convênio estabelecendo atribuições de atividades a outra autoridade.

Considerando a relevância dos temas abordados, após estudos, consultas e reflexões, apresenta-se parecer para a apreciação deste egrégio Conselho, com o encaminhamento de resposta citado ao longo do texto aos questionamentos feitos pelo consulente. Ainda, destacamos e agradecemos a valiosa colaboração dada pelos nobres Conselheiros (as) do CETRAN/SC, durante debates / conversas prévias que abordaram os temas e que antecederam a confecção deste Parecer.

Este é o parecer que submeto à superior deliberação deste egrégio Colegiado

Florianópolis, 25 de novembro de 2020.

José Leles de Souza
Conselheiro Representante do ICETRAN

Aprovado por unanimidade na Sessão Ordinária N°. 036, realizada em 25 de novembro de 2020.

Luiz Antonio de Souza
Presidente



**ESTADO DE SANTA CATARINA
CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO – CETRAN/SC**