

Tirar a chave da ignição (desligamento total do veículo – corrente).

§4º – Procedimentos para marcha ré (reverse) de viatura operacional:

I – Por razão de marcha ré deverá seguir os seguintes passos:

Com o pé direito acionar o freio mecânico;

Mudar alavanca para posição R;

De forma suave pisar no acelerador para iniciar a marcha ré ou se a deslocamento for mínimo somente usar o freio para controle de marcha ré, isto é, não há necessidade de pisar no acelerador;

Ao término da manobra deverá retornar para posição P, caso estacionamento, ou D caso continue o deslocamento.

§5º – Procedimentos do uso da alavanca na posição S de viatura:

I – Para uso da tração 4x4 na posição 1 no painel;

II – Para terreno arenoso, lama, aclive, declive;

III – Para condução manual.

Parágrafo único: o uso da tração deve ser acionada somente nas condições estabelecidas na instrução prática de condução, ou seja, em terrenos off-road.

§6º – O uso do pé esquerdo nos pedais não será utilizado em nenhuma hipótese (na condução de viatura automática) e ficará acomodado no canto inferior esquerdo da cabine do motorista.

Art. 4º. Procedimentos para o uso de viatura operacional de cambio manual:

§1º – Procedimentos iniciais para deslocamento na viatura operacional, parada e/ou estacionamento:

I – Antes da partida estar certificado que o viatura operacional não esteja engatado, caso ocorra (está engatado) pisar com pé esquerdo na embreagem para deixar livre;

II – Abaixar o freio de estacionamento (freio de mão) e pisar com o pé esquerdo na embreagem e realizar o engate para iniciar um deslocamento para frente (uso da 1ª marcha), para trás (uso da marcha ré – R)

§2º – Procedimentos para interrupção de marcha:

I – Ao se aproximar de semáforo não usar o câmbio na posição livre (ponto “morto”) e sim usar a marcha engatada e a partir quando perder força usar a embreagem para posterior freio mecânico;

II – No momento da interrupção de marcha o condutor operacional sempre deve estar com o pé no freio mecânico para “segurar” o veículo.

§3º – Procedimentos para estacionamento:

I – Em terreno plano: o veículo deve estar na posição livre com obrigatoriedade de estar com freio motor acionado;

II – Em terreno aclive ou declive: o veículo deve estar na posição 1ª marcha ou marcha ré, ou seja, engatado e com uso de freio motor acionado;

III – Viatura operacional carregada: a viatura operacional deve estar na posição 1ª marcha ou marcha ré, ou seja, engatado e com uso de freio motor acionado.

CAPÍTULO II

DOS PROCEDIMENTOS QUE ANTECEDEM A CONDUÇÃO

Art. 5º. Torna-se obrigatório a realização de check – list antes da condução da viatura operacional com observância nos seguintes itens:

I – licenciamento anual obrigatório;

II – placas de identificação dianteira e traseira;

III – nível de combustível, óleo, sistema de freio, revisão e sistema de iluminação;

IV – equipamentos de obrigatório conforme art. 105 do CTB e Resolução nº 912 do CONTRAN com observação mínima nos seguintes itens;

Pneus;

Luzes (dianteira e traseira);

Sistema de indicação de direção;

Limpadores e esguicho;

Macaco, triângulo, ferramentas e pneu reserva;

Buzina;

V – Sistema de iluminação intermitente ou rotativo de emergência (giroflex/rotolight/strobolight) e sirene conforme art. 29, VII do CTB

VI – Condições de lataria, lateral, bancos e painel nos seguintes níveis:

Amolgado;

Amassado;

Batido;

Riscado;

Quabrado;

Rachado;

Faltante.

Art. 6º. A ausência por quaisquer motivo da realização do check-list será responsabilizado o condutor operacional que deixou de fazer e assim assume por quaisquer itens faltante(s), danificado(s) e/ou quebrado(s).

Art. 7º. A viatura operacional deverá ser objeto de inspeção quinzenal pelo setor de transporte da Fiscalização e/ou Fiscal do contrato para atendimento do disposto do art. 5º desta Portaria por meio presencial ou por meio de fotos.

Parágrafo único: Durante a inspeção que for identificado dano a viatura operacional que não foi comunicado ou omitido deverá ser instruir processo apurativo junto a corregedoria para possível responsabilidade por omissão e posterior ressarcimento.

CAPÍTULO III

DOS PROCEDIMENTOS GERAIS

Art. 8º. O uso da viatura operacional é exclusivo para Fiscalização e Operação de Trânsito não sendo admitido a condução, sem exceção, de condutores que não sejam Agente de Fiscalização de Trânsito e deverá o uso está sujeito ao fiel cumprimento das normas estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro, legislação complementar em vigor e os dispostos desta Portaria.

Parágrafo único: A obrigatoriedade da não condução por terceiros não exclui os chefes de grupos das Ciretrans, exceto ser for Agente de Fiscalização de carreira.

Art. 9º. A condução com a finalidade de manutenção deverá possuir a identificação “em teste” na parte externa além de cobertura no sistema de giroflex e intermitente.

Art. 10. Durante a Operação e/ou Fiscalização de Trânsito não poderá a viatura operacional ficar ligada (acionado o motor), exceto:

I – em abordagens durante o patrulhamento viário para fins de deslocamento tático em razão de segurança da integridade física e/ou viária;

II – para recarregar bateria devido giroflex e intermitente acionado;

III – para acionamento do acessório (quincho mecânico);

IV – para testar sistema de iluminação, luzes indicadoras.

Art. 11. Nas Operações e/ou Fiscalizações de Trânsito que não sejam patrulhamento viário não poderá o Agente de Fiscalização de Trânsito estar embarcado na viatura operacional, portanto, a regra é operação desembarcada e ostensivamente.

Art. 12. Não poderá conduzir viatura o Agente de Fiscalização de Trânsito sem estar uniformizado, sem qualquer exceção.

Art. 13. Não poderá oferecer carona, transporte e/ou deslocamento a pessoa que não sejam Agentes de Fiscalização de Trânsito, exceto:

I – na condução de preso à delegacia;

II – na situação de emergência ou urgência por sinistro de trânsito;

III – integrantes de outras forças do sistema de segurança pública por razão de operação integrada;

IV – prestação de apoio a sociedade visando a defesa da vida.

Parágrafo único: Ocorrendo o embarque na viatura das situações elencadas no artigo anterior deverá ser registrado nome, CPF, endereço e o motivo que ensejou a carona na viatura.

Art. 14. A viatura operacional não poderá ser usada com a finalidade partilhada e o uso é regulamentado pelas diretrizes desta Portaria.

Art.15. A viatura operacional não poderá pernitoar ou permanecer em garagem própria, exceto, com autorização da chefia imediata nos seguintes casos:

I – deslocamento de equipe em locais onde não há CIRETRANS;

II – em razão de segurança da equipe devido risco contra a integridade física.

Art.16. Durante Operação e/ou Fiscalização de Trânsito é autorizado alimentação, deslocamento para necessidade fisiológica inerentes a condição humana.

Parágrafo único: Para atendimento do artigo deverá o Agente de Fiscalização de Trânsito estar devidamente uniformizado e estacionamento em local aberto com dispositivo desligado.

CAPÍTULO IV

DO PATRULHAMENTO VIÁRIO

Art.17. O patrulhamento viário deverá ocorrer em todas as ocasiões, exceto em Operação e/ou Fiscalização de Trânsito.

Art.18. Não há operação embarcada, exceto em deslocamento ou no patrulhamento viário.

Art.19. Durante o patrulhamento viário a viatura deverá estar preferencialmente na faixa de rolamento central com velocidade entre 30 a 40km/h, com rotolight acionado na função ronda ou F4 mesmo no período diurno.

Parágrafo único: Na ausência de faixa central deverá usar a faixa da direita ou em uma única faixa manter a velocidade da via.

Art.20. É obrigatório o uso de farol baixo durante o patrulhamento viário não admitindo exceção.

Art.21. No deslocamento ou patrulhamento viário é obrigatório a câmera corporal conforme disciplinado por Portaria e o sistema do Talonário eletrônico logado e ligado não sendo admitido sob hipótese alguma desligar o GPS do sistema.

Art.22. Caso aja necessidade de abordagem deverá ser observado os seguintes procedimentos:

I – usar o microfone externo da viatura solicitando a parada do veículo ou na ausência do microfone usar a sirene;

II – escolher um local adequado para a execução da abordagem (acostamento, baias de ônibus, zebrações, etc);

III – acionar a sirene e sistema de iluminação intermitente ou rotativo de emergência (rotolight/giroflex/strobolight);

IV – verificar a quantidade de passageiros no veículo;

V – aproximar-se de áreas de risco aumentando o nível de alerta e jamais ultrapassar o mesmo, posicionando a viatura na parte traseira do veículo abordado;

VI – evitar abordar em curvas, cruzamentos, elevados, pontes, ladeiras, túneis, locais com intensa circulação de veículos, a fim de evitar acidentes;

VII – aguardar a chegada de apoio, quando necessário e possível, a fim de realizar abordagem mais segura;

VIII – manter distância segura do veículo que se segue, tanto para evitar acidentes como para dificultar ações agressoras. Para observar a placa do veículo, aproximar-se do veículo com cautela, discrição e num curto espaço de tempo.

CAPÍTULO V

INFRAÇÕES COMETIDAS.

Art.23. O Agente de Fiscalização e Operação de Trânsito deverá cumprir e fazer cumprir disposto do Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

Art.24. Caberá ao condutor operacional a responsabilidade pelas multas decorrentes de infrações de trânsito cometidas em vias públicas ou, caso pertence a equipe e não possível identificá-lo, a responsabilidade será do chefe de equipe na qual esteja cautelada a viatura operacional.

Art.25. As infrações de circulação ocorridas durante emergência com base no art. 29, VII, deverão ser comunicadas previamente para recurso.

Parágrafo único: Caso não seja provido o recurso caberá o recolhimento do valor ao condutor da viatura operacional.

Art.26. Cabe ao Agente de Fiscalização de Trânsito verificar a existência de multa (s) em tempo hábil para que lhe propicie o direito de apresentar recurso contra a imposição da multa(s), nos termos dos artigos 285 a 288 do CTB.

Art.27. As infrações ocorridas por inobservância do condutor operacional, exceto em razão do art.29, VII, da viatura operacional será identificado e recolhendo o valor do custo da multa, cabendo o direito previsto no artigo anterior.

Art.28. O condutor operacional poderá recorrer da (s) infração (ões) dentro do prazo de recurso, contudo deverá pagar o valor em razão de prazo de licenciamento independente de análise de recurso.

Art.29. O condutor operacional que se recusar a realizar o pagamento do valor da multa, uma vez o prazo de licenciamento ou outras obrigações legais, será instruído um processo para corregedoria para abertura de sindicância.