

ALTERAÇÕES DE CARACTERÍSTICAS VEICULARES: UM ESTUDO VOLTADO PARA A EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

VEHICULAR CHARACTERISTICS CHANGES: A STUDY FOCUSED ON EDUCATION IN TRAFFIC

RODRIGUES, Renan Xavier¹
CHADUD, Reycilane Carvalho²

RESUMO

O artigo desenvolvido buscou apresentar as possibilidades de transitar nas vias públicas sem que concorra para acidentes no trânsito, indicar as alterações de características veiculares mais peculiares que os proprietários de veículos costumam realizar, como aplicação de películas nas áreas envidraçadas e alteração da suspensão veicular. E ainda fazer um paralelo com enfoque na educação para o trânsito de forma inovadora, preventiva e mais acessível. Para tanto, foi realizada uma pesquisa documental, bibliográfica e ainda descritiva e indutiva, de maneira que levantou dados de acidentes de trânsito no Estado de Goiás e no Distrito Federal, associando-os a não observância da legislação de trânsito no que tange a alterações de características veiculares. Uma das pesquisas teóricas foi baseada nos números do Instituto José Frota (IJF), o qual ficou constatado que houve um aumento de 28% de acidentes de trânsito em 2017 em relação ao mesmo período do ano anterior. A pesquisa apresenta grande relevância quando ação da Polícia Militar pela sua essência, ou seja, preventiva pode influenciar sobremaneira positivamente na redução de acidentes no trânsito, incentivando debates, elaboração de leis, principalmente quando focada na educação.

Palavras-chave: Polícia Militar. Educação. Trânsito. Suspensão. Película.

ABSTRACT

The developed article sought to present the possibilities of transit in public roads without competing for traffic accidents, indicate changes in vehicle characteristics more specific that the owners of vehicles usually realize, such as the application of films in glazed areas and change of vehicle suspension. And still make a parallel to focusing on education for traffic in an innovative way, preventive and more accessible. For that, a documentary, bibliographic research was carried out, and yet descriptive and inductive, so that it collected data of traffic accidents in the State of Goiás and in the Federal District, associating them with non-compliance with traffic law with regard to changes in vehicle characteristics. One of the theoretical

¹ Aluno da Turma Delta, do Curso de Pós Graduação do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás – CAPM, renanxr.adv@gmail.com; Anápolis – GO, Fevereiro de 2018

² Professor orientador: Doutora professora do Programa de Pós-Graduação e extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás CAPM, reycechadud@gmail.com.

researches was based on the numbers of the José Frota Institute (IJF), which was verified that there was an increase of 28% of traffic accidents in 2017 in relation to the same period of the previous year. The research presents great relevance regarding the action of the Military Police by its essence, then, preventive can influence positively in the reduction of traffic accidents, encouraging debates, drafting laws, especially when focused on education.

Keywords: Military Police. Education. Traffic. Suspension. Movie.

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos anos o Brasil tem crescido de forma insopitável no que tange à malha viária. O aumento de veículos de todas as categorias, assim como o crescimento populacional, concomitante com a capacidade de maior parte de a população ter acesso a estes meios de transporte faz com que cada vez mais haja acidentes, vítimas fatais e consequentemente, prejuízos aos cofres públicos no que tange a seguridade das pessoas envolvidas nestes incidentes.

Com a crescente taxa de motorização de automóveis pela população o exame de que acidentes de trânsito são relevantes, o investimento na educação de trânsito será elencado como delimitação de conteúdo.

Para o desenvolvimento desta perspectiva será estudada a quantidade de veículos no Estado de Goiás, e no Distrito Federal, assim como o número de acidentes registrados nos últimos anos, a alteração na suspensão automotiva, e o uso de película na área envidraçada do automóvel mais escura que o permitido por lei, como propositura de pesquisa-ação (TRIPP, 2005). Desta maneira, serve como base, para melhorarmos a expectativa de vida dos condutores e também a socialização adequada de todas as pessoas envolvidas no trânsito pautado numa ideia de prevenção com a utilização de órgãos específicos de autuação no trânsito como a Polícia Militar.

A educação é um processo contínuo e de longo prazo, e consegue ser disseminado, transpassado de geração em geração. A educação para o trânsito é direito de todos os cidadãos e deve ser encarada como prioridade por aqueles que fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito, é o que trata o artigo 74 do CTB.

Desta forma, é imprescindível e necessária a iniciativa de investir na prevenção a partir da educação no trânsito com formatos inovadores e específicos,

alcançando parcelas da população que se direcionam para este tipo de alteração veicular.

Baseado nos dados da frota de veículos no Estado de Goiás, e no DF, assim como a incidência de acidente de trânsito e ainda o número de notificações específicas de alterações de características veiculares, surgiu a necessidade do investimento na educação como prevenção, função da polícia militar - já que possui também competência legal para aplicar multas – dedicando direcionamento àquela parcela da população que costuma modificar seus veículos.

Mas, de que maneira o Estado de Goiás e o DF podem atuar com foco na prevenção e redução de acidentes de trânsito, refletindo em uma decrescente taxa de notificações constantes do artigo 230 do CTB, em veículos de até 3500 kg?

Assim, para intentarmos um caminho de superação deste problema procuraremos divulgar este artigo de maneira que possa ensinar o motorista que altera as estruturas originais de fábrica e torna-lo de fácil compreensão e leitura, de maneira que alcance o cidadão, o condutor, e principalmente aquele que costuma modificar o seu veículo de forma regular ou não. Como por exemplo, todo proprietário que deseja alterar a suspensão de seu veículo com ou sem a autorização da autoridade competente, e também o proprietário que deseja aplicar película nos vidros de seu veículo. Alcançando assim a possibilidade de dar-lhe um direcionamento preventivo.

Esta é uma problemática pertinente aos dias atuais quando notamos que o trânsito matou cerca de trinta e cinco mil pessoas no ano de 2015, segundo o DATASUS, do Ministério da Saúde. No Estado de Goiás, o DETRAN registrou mais de 1.800 mortes no mesmo ano, e no DF pouco mais de 450 mortes no trânsito (VIAS SEGURAS, 2018).

A OMS divulgou em 2017 um relatório com dados referentes a mortes no trânsito no Brasil, e foi constatado que cerca de 50 mil (cinquenta mil) pessoas morrem por ano, e sem vítimas fatais, o número chega a 400 mil (FOLHA DE SÃO PAULO, 2018, apud OMS, 2017).

Portanto, como objetivo, o artigo científico visa alcançar o cidadão, proprietário, ou condutor de veículo automotor de até 3.500 kg dando-lhe oportunidade de ter um direcionamento do que a legislação lhe impõe através da cartilha educativa. Assim como uma atuação de prevenção - reduzindo o número de infrações de trânsito pelo desconhecimento da lei - e evitando acidentes causados

pela prática de alteração de característica veicular. Ainda influenciar educação nos órgãos públicos, nas casas dos cidadãos, quanto nos encontros de veículos automotores, muito comuns no GO e DF – podendo passar de geração em geração o conteúdo da informação educativa.

O presente artigo tem o escopo de apresentar uma nova perspectiva de educação no trânsito voltado para melhoria da segurança pública no Estado de Goiás e no Distrito Federal. Neste contexto, cabe salientar que a cultura de alteração de características veiculares está em ascensão e que merece atenção maior tanto na prevenção quanto na aplicação da legislação em relação a estes movimentos. Nesse passo, será exposto um artigo baseado em pesquisa bibliográfica, será descritiva, descrevendo as características de instituições específicas; de caso, estudando determinado grupo, comunidade analisando seus aspectos e comportamentos, registrando e analisando dados de forma mais detalhada sem manipulá-los; e principalmente indutivo, no qual é baseado na experiência de outras fontes de educação para o trânsito.

Para tanto, o trabalho bibliográfico de pesquisa, chamada de revisão de literatura terá maior ênfase e foco no estudo dos dados, e apresentará riqueza de detalhes no que tange aos objetos de estudo, apresentando mais dados e os discutindo de maneira realista e técnica. Assim como mantém sua população/universo a comunidade do Estado de Goiás e o DF, sua amostra sendo os motoristas ativos dessas Unidades Federativas, e seus elementos são os motoristas que alteram as características originais veiculares.

2 REVISÃO DE LITERATURA

A educação é a passagem de informação de um ser para outro, também o meio em que os costumes são passados para uma comunidade e transpassados de geração em geração. Desta forma, no sentido técnico, é um “processo ininterrupto de aumento da possibilidade de o homem poder melhorar e se agregar na comunidade em que vive” (EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO, 2018). Não é distinto no trânsito, pois coopera para propagar informações que admitam transformação na atitude dos que utilizam as vias. (EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO, 2018). Assim, as campanhas educativas são utilizadas de maneira a desenvolver uma concreta

consciência no trânsito, não só para os motoristas, mas para qualquer cidadão que utilize as vias.

O código de trânsito traz a importância da educação no trânsito para a prevenção de acidentes, de maneira que disponibilizou um capítulo para este fim. Assim, de acordo com o que dispõe o artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro, “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito” (BRASIL, 1997). E este capítulo se estende especificando diretrizes para a educação envolvendo vários órgãos da administração pública.

Tanto para mobilidade urbana quanto a segurança viária, há a necessidade de um conjunto de regras e leis de forma que organize a circulação de veículos e pedestres. Desta maneira, o aumento do número de carros no Brasil e a ligação das estradas no Brasil facilitou a consciência da importância do atual trânsito rodoviário (BAYERL, 2006, p. 36).

O transporte público alcançou positivo desenvolvimento quanto à malha viária, contudo, os efeitos desta prestação de serviço público passaram a ser precários no que tange à qualidade, gerando assim um processo de queda da demanda de passageiros. Assim, faz-se necessário observar cuidadosamente as taxas de motorização no Brasil, em especial no Estado de Goiás e no Distrito Federal, de maneira analisar seus impactos gerados. Desta forma, seria interessante não só verificar os impactos do número de veículos de várias categorias no espaço territorial brasileiro, mas realizar previsões voltadas à diminuição dos números de acidentes (LOPES *apud* BAYERL, 2005).

Vale salientar, que a taxa de motorização nas vias brasileiras e o crescente uso do automóvel pela população em geral são constatados, ainda que em locais que ofereçam o transporte coletivo suficiente, e ainda de qualidade, assim, é condescendente a concepção de integrar uma análise de causas e focos de acidentes de trânsito (BAYERL, 2006, p. 30).

Diante desta análise para elaboração de modelos voltados para redução de acidentes, Minayo e Souza, (1999) apontam que “quanto mais os problemas, focos e causas de acidentes são descobertos e estudados, irão existir políticas especiais voltadas para a prevenção, podendo ser aceitas na sociedade”.

A educação no trânsito é um investimento a médio e longo prazo, e deve ser ensinado não somente àqueles que estão sendo habilitados, mas de forma

proporcional e incentivadora, deve ser destinada a todos os cidadãos. Assim, como ocorre na França, em que nos locais de aprendizado, há campanhas de educação no trânsito voltadas para a população, e ainda são bastante difundidas na pré-escola, de maneira que faça parte da vida cotidiana do futuro cidadão (BAYERL, 2006, p. 12), não se esquecendo da avaliação da eficácia das campanhas educativas, cujos objetivos devem ser muito bem explicitados.

Entre as principais causas de vítimas no trânsito no Estado de Goiás estão na imprudência, negligência, imperícia, assim como a culpa consciente dos condutores. Dentre as medidas sugeridas para reduzir o número de vítimas nos acidentes de trânsito no Goiás é primeiramente a adoção prevenção, melhoria na sinalização, assim como a fiscalização competente.

O número de vítimas fatais de acidentes de transporte terrestre, de acordo com a base de dados do Ministério da Saúde (DATASUS), é de 37.306 em 2015 (VIAS SEGURAS, 2017). Já sobre óbitos em acidentes de trânsito no Estado de Goiás, ocorreram 2.043 em 2012, 1.943 em 2013, 2.078 em 2014, 1.837 em 2015. No Distrito Federal, 542 em 2013, 555 em 2014, 469 em 2015 (VIAS SEGURAS, 2017).

Por este motivo a necessidade de haver campanhas preventivas que incentivem a educação no trânsito, de maneira a evitar acidentes de qualquer espécie, em especial causadas por alteração de característica veicular.

O órgão responsável e competente para atuar nas campanhas preventivas e educacionais, além dos executivos do Sistema Nacional de Trânsito, é a Polícia Militar do Estado de Goiás, que age conforme o dispositivo legal que lhe confere poder, a saber, o poder de polícia.

Impor limites com direcionamento ao exercício dos direitos individuais em prol do interesse da coletividade, é o conceito do poder de polícia. Desta forma, está disposto no artigo 78 do Código Tributário Nacional, *in verbis*:

A atividade da Administração Pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos (BRASIL, 1966).

Em sentido estrito o Estado busca prevenir que atitudes particulares que vem de encontro aos interesses coletivos venham a se sobrepor – em atos do

executivo, ou seja, visando alcançar uma finalidade tal de interferir nas atividades particulares com o objetivo maior que é o interesse da coletividade, o poder de polícia administrativo sofre intervenções do poder executivo (MELLO, 2009, p. 62).

A sociedade é muito distinta em vários aspectos, e cada indivíduo tem uma identidade de inspiração, interesse. Desta maneira, nos últimos anos de forma crescente, o cenário de alteração de característica veicular tem se tornado parte da rotina de muitos goianos e brasilienses, inclusive alimentando o comércio local e internacional de forma cada vez maior. Assim, a necessidade de se conhecer mais sobre as alterações de características veiculares dispostas no art. 230 do CTB. (BRASIL, 1997).

Quem costuma modificar o carro, conforme a cultura automotiva atual atua entre outros, alterando a suspensão, sistema de iluminação e também a utilização de película nas áreas envidraçadas do veículo. A alteração de suspensão é regulada pela Resolução 292 de 2008, e a 479/2014 que dispõem sobre as modificações permitidas no Código de Trânsito (BRASIL, 2008). Para o condutor que deseja colocar película em seu automóvel, e não sabe qual é a luminescência permitida, este artigo tem o escopo de educar para o trânsito mais seguro, baseando na legislação específica que trata deste assunto, o qual são as resoluções 254 de 2007, 253/2007 386/2011 e 707/2017 (BRASIL, 2007).

Analisando esta gama de informações, e com o intuito maior de alcançar o cidadão/condutor que modifica as características veiculares, assim como o motorista em geral, e baseando-se na intenção de cumprir a Constituição Federal e a legislação ordinária voltada para a educação no trânsito preservação da vida e manutenção da ordem e a incolumidade pública, este artigo tem o tem escopo educacional e tem o objetivo de ser de fácil acesso, de compreensível leitura, ao passo que os órgãos públicos já vêm adotando este sistema físico/virtual para alcançar o seu público alvo.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O desenvolvimento de estudos voltados para alteração de característica veicular compreende não só o trânsito em si, mas uma série de políticas públicas e qualidade de vida para a sociedade em geral ao passo que, por exemplo, a

educação preventiva realizada pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, em especial pela Polícia Militar, pode influir na redução do número de infrações e consequentemente acidentes fatais.

O presente artigo tem o escopo de esmiuçar a legislação de trânsito referente à competência da Polícia Militar, em especial o que se trata da aplicação de películas nas áreas envidraçadas dos veículos e alteração no sistema de suspensão dos veículos automotores com peso bruto até 3.500 kg. Neste sentido, tendo em vista que são processos corriqueiramente realizados pela Polícia Militar, merecem legítima atenção tendo como base as estatísticas de acidentes no Estado de Goiás e no DF para que a Polícia Militar, utilizando-se da determinação do art. 74 do CTB possa dar sua contribuição na área da educação no trânsito.

Desta maneira, é estreita a ponte entre a educação no trânsito no que tange à atividade da Polícia Militar de Goiás e os números de acidentes de trânsito já elencados, posto que, quanto mais prevenção efetiva a longo e médio prazos são investidos, mais os acidentes diminuem.

É nítida a relação entre o aumento do número de veículos nas vias públicas e o aumento gradativo de acidentes e mortes no trânsito. Como assinala a pesquisa³ realizada pelo Instituto José Frota (IJF) o número de ocorrências atendidas pelos hospitais de forma emergencial, que são fruto de acidentes veiculares no primeiro semestre de 2017 teve um aumento de 28% em relação ao mesmo período do ano anterior. Por outro lado, o número de acidentes emergenciais envolvendo motociclistas, pedestres e ciclistas reduziram em média 20%. Esta constatação demonstra a importância de se condicionar uma melhor educação no trânsito frente às ameaças urgidas de um considerável aumento de mais de um quarto do número de ocorrências envolvendo veículos e possivelmente aqueles com alterações de suas características.

A importância de direcionar os esforços e incentivos governamentais em prol da educação no trânsito é grande, ao passo que a médio e longo prazo irá surtir resultados positivos. Atualmente o motorista brasileiro insiste em ser imprudente e negligente com sua segurança e de terceiros. É o que aponta Relatório Anual de

³ Disponível em: <https://www.opovo.com.br/jornal/cotidiano/2017/11/mesmo-com-mais-acidentes-de-transito-numero-de-mortes-cai-na-capital.html>

Segurança Viária de Fortaleza 2016.⁴ O estudo compila dados do Sistema de Informação de Acidentes de Trânsito (Siat) e de pesquisas da Universidade Federal do Ceará (UFC) e conclui que há comportamentos que aumentam os riscos de agravamento dos acidentes, como o uso inadequado de capacete e de cinto de segurança e a combinação de álcool e direção. Exceto nas infrações que envolvem excesso de velocidade.

Diante do exposto, torna-se necessário pensar e investir em soluções voltadas à redução dessas estatísticas (BAYERL, 2006, p. 30). Assim, efetiva será a proposta de apresentar a legislação voltada para alteração da suspensão, assim como a aplicação de películas nas partes envidraçadas dos veículos.

É sabido que a cultura de alteração de características veiculares está em crescente prática atualmente, contudo os motoristas e proprietários desconhecem que é obrigatório ter autorização do órgão competente de trânsito para fazer qualquer alteração (BRASIL, 1997), e mesmo assim, alguns proprietários modificam sem se preocupar com possíveis consequências lesivas à sua vida e a de terceiros. Desta forma, a discussão neste artigo a respeito desta perspectiva como forma de orientação irão ajudar a reduzir o número de infrações de trânsito ocorrido pelo desconhecimento da lei e, ainda, promover a redução de acidentes causados pela prática de alteração de característica veicular.

A partir dos estudos teóricos e análises bibliográficas, e considerando a competência da Polícia Militar de Goiás, o programa educacional de caráter preventivo buscará interação com a comunidade local, ensinando e fomentando suas perspectivas, tendo em vista, finalidades comuns ao público alvo, quais sejam motoristas que alteram as características originais de seus veículos. Tal atitude funcionará como uma saída emergente devido ao fato de que não existe incentivo ou campanhas preventivas, ou mesmo implantação estratégica da Polícia Militar para reforçar ideias de segurança no trânsito diante práticas tão comuns de alterações veiculares em todo o Estado.

Mesmo com a clareza de que não está consolidado e necessitará de aperfeiçoamentos, o programa aproximará a polícia e a comunidade possibilitando parcerias com a instituição - favorecendo sua colaboração em longo prazo; reduzindo a possibilidade de ação repressiva da Polícia Militar; gastos com

⁴ Disponível em: <https://www.opovo.com.br/jornal/cotidiano/2017/11/mesmo-com-mais-acidentes-de-transito-numero-de-mortes-cai-na-capital.html>

fiscalização específica ou até prevenção – tornando as vias mais seguras e o progresso da segurança pública em áreas de maior incidência de crimes.

Contudo, existem dificuldades e elas incluem a falta de apoio por parte de setores do governo, que não investe neste setor específico; da própria Polícia, e ainda da sociedade que recrimina a prática de alteração de característica veicular associando a marginais e vetores de acidentes de trânsito.

Noutro sentido, importante frisar que este programa partindo da Polícia Militar direcionado para educação no trânsito pode soar no mínimo confuso, mas foi o que aconteceu com o PROERD, e hoje é um dos programas mais bem conceituados em todo Brasil e que cresce a cada dia. Então, esta filosofia de policiamento de forma direcionada poderá incentivar normas internas e diferentes cursos de aperfeiçoamento profissional para os militares; matéria nos cursos de formação; possibilidade de uma nova formação de instrução e segurança no trânsito; implantação de estratégias diferentes visando um trânsito seguro tanto para acidentes quanto para a criminalidade. Garantindo ainda o incentivo à educação de crianças e jovens.

3.1 APLICAÇÃO DE PELÍCULA NA ÁREA ENVIDRAÇADA

Baseado não só na aparência e proteção contra crimes contra propriedade, mas na segurança contra raios solares e também pela privacidade, as pessoas têm procurado recorrentemente aplicar películas nas áreas envidraçadas de seus veículos. Há anos essa prática vem sendo consolidada no Estado de Goiás e no DF fomentando a economia destas regiões e incentivando a abertura de novos comércios especializados.

A polícia Militar, intimamente ligada ao assunto, é quem recorrentemente faz a fiscalização sobre estes produtos, juntamente com o CMTT no Estado de Goiás, e com o DETRAN no Distrito Federal (BRASIL, 1997).

A legislação especial trata sobre este assunto com detalhes, ora permitindo algumas alterações, ora proibindo absolutamente outras.

3.2 DA LEGISLAÇÃO

O Código De Trânsito Brasileiro elenca na seção II, da segurança dos veículos, em seu artigo 111, inciso II, que é proibido nas áreas envidraçadas do veículo, a aplicação de películas refletivas ou não, colocar inscrições, painéis ou pinturas, quando vierem a comprometer a segurança (BRASIL, 1997).

Desta maneira, o CONTRAN editou resoluções que delimitam o procedimento e os detalhes sobre a aplicação de películas nos veículos. A resolução 254/2007 está em vigor e regulamenta o uso dos vidros dos veículos e direciona aos fabricantes e representantes; estabelece requisitos mínimos de segurança para circulação e também condições para aplicação de películas nos vidros (BRASIL, 2007).

Assim como o art. 111 do CTB, o Capítulo XV menciona no art. 230 XVI que é infração a condução de veículo automotor com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis ou pinturas. Contudo, só é permitido se obedecidos alguns requisitos (BRASIL, 1997).

Em 2011, o CONTRAN editou uma resolução, de número 386, o qual especifica os requisitos e critérios para os comerciantes aplicarem películas nos vidros dos veículos automotores em geral. Ela estabelecia que além de da obrigatoriedade de trazerem marcação permanente estarem em local de fácil visualização, traziam três requisitos: no mínimo o índice de transmitância luminosa, a marca do fabricante do vidro e o símbolo de conformidade do INMETRO. Contudo, foi parcialmente revogada pela resolução 707 de 2017, que versa sobre o mesmo assunto trazendo somente dois requisitos: no mínimo, a marca do fabricante do vidro e o símbolo de conformidade com a legislação brasileira definido pelo INMETRO. (BRASIL, 2017).

Trouxe também uma informação importante quanto aos veículos com teto solar, em que ficam excluídos da obrigação de respeitar a resolução, não havendo necessidade de respeitar os índices de transmitância luminosa.

Importante salientar que a obrigação de constar o índice de transmitância luminosa estava em vigência a partir de junho de 2011 e valeu até a nova redação em outubro de 2017. Então, os veículos fabricados dentro deste período constam com a indicação em seus vidros, indicando qual luminescência.

Desta feita, facilita e enriquece a fiscalização Policial Militar e de trânsito para saber se o vidro está dentro das especificações legais ou se está irregular, ou seja, com aplicação de película fora dos padrões. Contudo, com a revogação

expressa em 2017, somente é possível verificar tecnicamente com o instrumento medidor de transmitância luminosa.

3.2.1 DA APLICAÇÃO DA PELÍCULA

A resolução tem seu núcleo o artigo 3º em que estabelece os requisitos principais para aplicação de películas nas áreas envidraçadas do veículo automotor. Desta feita, é o que a Polícia Militar do Estado de Goiás e a do DF costumam utilizar para balizarem a fiscalização efetiva e suas operações.

No caso em tela, o referido artigo traz a condição: Que no para-brisa a transparência não pode ser menor que 75% para os fabricados de forma incolor, e 70% se forem coloridos, como é o caso de alguns modelos importados em que o próprio vidro já é escurecido com até 30%.

Para os demais vidros indispensáveis à dirigibilidade do veículo, a resolução permite até 30% escuro, ou seja, 70% de transmissão luminosa. E 28% para os vidros que não interferem nas áreas envidraçadas indispensáveis à dirigibilidade do veículo.

Importante o Policial Militar conhecer as áreas envidraçadas indispensáveis à dirigibilidade do veículo para que sua abordagem seja o máximo eficiente preservando a segurança da guarnição. A legislação conceitua esta área como área do para-brisa, as laterais dianteiras do veículo, e os vidros de segurança traseiro (com exceção).

A resolução conclui que se o veículo não dispuser de retrovisor externo direito e esquerdo este deve considerar os vidros traseiros (vigia) como indispensáveis pra dirigibilidade, conforme o art. 3º, §3º e art. 9º da Resolução 254/2007 (BRASIL, 2007). Sendo assim, é infração conduzir qualquer veículo fabricado a antes de 1999, sem retrovisor externo direito (ano que se tornou obrigatória a utilização de retrovisores nos veículos) que esteja com película com transmitância luminosa abaixo de 70% nos vidros traseiros.

Nas películas instaladas, o instalador tem a obrigação de colocar a marca de seu estabelecimento e o índice de transmissão luminosa no conjunto vidro película. A resolução obriga que sejam impressos indelevelmente, ou seja, indestrutível/ permanente por meio de uma chancela na película, e ainda que seja

ser visível pelos lados externos de todos os vidros que possuam a fita sobreposta (BRASIL, 2007).

Quanto à utilização de película refletiva, fica absolutamente proibida a sua utilização, conforme o artigo 8º da resolução (BRASIL, 2007). Inclusive os veículos que contenham o teto solar, estes deverão observar o art. 3º em que sua transmitância máxima não deverá ser inferior a 28%.

A legislação traz a possibilidade de considerar margem de erro do aparelho. Então, deverá ser notificado o proprietário de um veículo que estiver sendo abordado e constar no aparelho a transmissão luminosa no para-brisa a quantia inferior a 70%, já nos vidros dianteiros a porcentagem de 65%; e nos traseiros a quantia de 26%.

Sobre o mito de que para-brisa não pode haver nenhuma película, que ficaria em desconformidade com a resolução, o artigo 7º esclarece aplicação de película não refletiva nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, definidas no art. 1º, será permitida desde que atendidas as mesmas condições de transparência para o conjunto vidro-película estabelecidas no Artigo 3º desta Resolução. Desta forma, poderá ter película no para-brisa desde que ele não infrinja a transmitância luminosa constante na resolução, desfazendo assim a errônea cultura popular de que é impossível conter no vidro de segurança dos veículos (BRASIL, 2007).

3.3 DA FISCALIZAÇÃO PELA POLÍCIA MILITAR

O CTB estabelece a competência expressa para que a polícia militar possa atuar na fiscalização de trânsito em prol da segurança geral no § 4º do art. 280, conferindo o militar como agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Importante salientar que a resolução 253 de 2007 dispõe sobre o uso de medidores de transmitância luminosa, e estabelece regras para que a autoridade de trânsito possa notificar condutores em desconformidade com as regras estabelecidas (BRASIL, 2007). O instrumento próprio usado para medição da transmitância luminosa deve ser aprovado pelo INMETRO e homologado pelo DENATRAN. Trata-se de um controle metrológico, e deve ser vistoriado a cada 12 meses. Ele permite medir a intensidade de luz e sua quantidade que transpassa

pelos vidros verificados que contém a aplicação de película escura (INMETRO, 2018).

Caso haja desconformidade com o artigo 230, inciso XVI, o que regula a infração ao condutor que aplicar a película mais escura que o permitido no art. 3º da resolução 254, será notificado por infração de natureza grave, cuja penalidade é de multa, e a medida administrativa é a retenção para a regularização.

4 PROJETO DE LEI

Em 2005 a Câmara dos Deputados editou um projeto de lei que propunha a modificação do art. 111 do CTB, estabelecendo maior flexibilidade ao uso de películas nos vidros de veículos automotores. O projeto de lei de número 5472-c foi aprovado e encaminhado para o Senado Federal. Contudo, ela não recebeu votos suficientes e veio a ser arquivada em 18 de março de 2015, o qual consta na SF_SARQ – Secretaria de Arquivo do Senado Federal (SENADO, 2015).

Este projeto de lei visava regular o uso de películas de proteção contra raios solares e sugeria a alteração do CTB no que tange ao uso das películas refletivas, que atualmente são totalmente proibidas. Esta alteração permitiria a possibilidade de reflexibilidade de luz externa visível não superior a 30% do total de luz recebida. Já o percentual de luz que atravessa o conjunto vidro-película, a proposta era que a transmitância luminosa não poderia ser inferior a 70% (setenta por cento) no para-brisa, 28% (vinte e oito por cento) nos vidros laterais dianteiros e 15% (quinze por cento) nos demais.

Especialista em gestão de trânsito da página virtual “moto.com” alude que o uso sem escrúpulos reduz demasiadamente a possibilidade de antecipar ou prever um acidente iminente, e conseqüentemente a vida de alguém⁵.

De acordo com o fabricante de películas Insulfilm, as películas ajudam a diminuir o calor no interior do veículo e a proteger os ocupantes. Também impede que, em caso de acidentes, todo o vidro se estilhaçasse. Ela serve de reforço para os vidros em impactos leves. Ou seja, muitos são os benefícios. Contudo, segundo o coordenador de Vias Especiais, major da PMSP José Mauro de Farias, a película

⁵ Disponível em: <https://www.moto.com.br/acontece/conteudo/ate-quando-permitirao-a-pelicula-escura-matar-no-transito-86659.html>

levanta suspeitas, atrapalha a visibilidade, principalmente à noite, o que aumenta a possibilidade de um acidente⁶.

Atualmente nem todas as películas absorvem totalmente a luz solar, e refletem os raios que as afetam. Desta forma, é omissa a atual legislação, ao passo que proíbe algo que costuma ocorrer naturalmente, e a fiscalização não consegue ser efetiva para tal posicionamento. Ou seja, a inspeção em películas em bloqueios policiais somente aplicam medidas administrativas e penalidades quando a aplicação da película fica fora do costumeiramente aceitável, ao passo que não dispõe do aparelho indicado pela lei para sua aferição. Neste sentido, da mesma forma acontece em casos que envolvem a transmitância luminosa nos vidros indispensáveis à dirigibilidade do veículo, excetuando o para-brisa, ou seja, os dianteiros direito e esquerdo, em que a legislação determina que seja 70% de transparência de raios solares, quando qualquer veículo que possui a aplicação infringe a norma.

Desta maneira, o projeto de lei que sugeria a alteração de 70% (como é atualmente) para 28% era viável, não afetaria a incidência de acidentes, ao passo que hoje quase todos os veículos que circulam possuem essa transmitância exata ou ainda menor, e não causam acidentes com este motivo específico. Até porque não existem no Brasil estatísticas baseadas em acidentes causados exclusivamente por escurecimento de películas nos vidros dos veículos automotores, pois são claramente ínfimas ou de nível baixíssimo. Contudo, a lei não logrou êxito no plenário do Senado Federal e veio a ser arquivada em 2015.

Salienta-se a necessidade de efetuar a fiscalização de forma mais efetiva quanto ao uso indiscriminado de películas escuras nas áreas envidraçadas dos veículos, e a polícia militar deve investir tanto na educação quanto na compra de aparelhos para medição da transmitância luminosa nos vidros, ao passo que a legislação restringe e obriga o uso pelo agente fiscalizador, de forma que sem este, a medida passará a ser ilegal.

Com total conexão ao assunto pertinente, contudo longe de ser um problema resolvido no Brasil, é a iluminação pública durante a noite, o que influencia demasiadamente na visão do motorista que possui ou não película protetora de raios solares. Ou seja, somando ao uso indiscriminado de fitas mais escuras do que o

⁶ Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL648778-5606,00-pelicula.em.carr.da.falsa.sensasao.de.seguranca.diz.especialista.html>

permitido e ainda a péssima iluminação pública, as chances de ocorrerem acidentes de trânsito se tornam ainda maiores.

Não existem estatísticas pertinentes aos acidentes causados efetivamente por películas escuras, pois a incidência por outros motivos é muito maior. Então, não há que se julgar essencialmente como a aplicação das películas escuras como fonte de acidentes de trânsito, quando o condutor pratica uma ação imprudente ou negligente por excesso de velocidade ou direção sob efeito bebidas alcóolicas, por exemplo. Ao passo que quando o condutor não está sob efeitos psicoativos alterados ou não dirige acima da velocidade, os acidentes são mínimos. E neste momento a fiscalização Policial Militar e de trânsito devem atuar no cumprimento da legislação, não permitindo que as películas sejam demasiadamente escuras a ponto de poderem dificultar a visibilidade do condutor.

A quantidade de transparência luminosa aplicada é que causa o risco de acidentes. Assim, a regulamentação deve ser revista, pois a lei deve acompanhar a evolução da sociedade. Sendo assim, imprescindível a educação preventiva, primária e contínua ao longo da condução da educação no trânsito no Goiás e no DF; a possibilidade de rever os índices de transmitância luminosa permitidos pela resolução 254/2007 CONTRAN, possibilitando transmitância luminosa menor que a atual, porém com limites, de forma que não venha a contribuir para insegurança da dirigibilidade do condutor nas vias públicas.

5 ALTERAÇÃO DE SUSPENSÃO VEICULAR

Atualmente a cultura do brasiliense e do goiano tem evoluído e se modernizado, principalmente no que tange ao *tunning* de veículos. E a alteração de característica veicular - regulamentada no sistema normativo brasileiro – tem visto ascendência positiva.

A alteração de característica veicular significa instalar ou mandar que alguém instale no veículo o que não é original de fábrica, de forma que substituir uma peça defeituosa por outra igual não se encaixa nesse conceito. Desta feita, para fazer qualquer alteração é preciso que a autoridade competente conceda autorização, autoridade esta responsável pelo registro e licenciamento do veículo, conforme o art. 3º da Resolução 292/2008 do CONTRAN (BRASIL, 2008).

Mas o que pode ser alterado não prescinde de regulamentação específica, de maneira que a Resolução 64/2016 (BRASIL, 2016) estabeleceu o que pode ser alterado e ser encaixado como alteração de característica, de forma que o que não está disposto na regulamentação é permitido ao cidadão alterar sem que recaia ônus.

Para alteração da suspensão veicular é preciso que a autoridade de trânsito forneça o CSV (certificado de segurança veicular), que após testes de segurança emitirá um novo registro e afixará no CRLV do veículo, no campo observações, comprovando que aquele carro que teve sua estrutura de suspensão alterada possui segurança para transitar nas vias públicas.

A competência para que a polícia militar possa atuar na fiscalização de trânsito em prol da segurança geral está disposta no § 4º do art. 280 do CTB, podendo o militar lavrar o auto de infração com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

5.1 DA ALTERAÇÃO DA SUSPENSÃO VEÍCULAR

A Resolução 292 de 2008 é a que dispõe sobre as modificações. Tem seu núcleo central a obrigatoriedade de autorização da autoridade responsável pelo registro e licenciamento para que as modificações possam ser feitas, é o que consta no art. 3º (BRASIL, 2008). E o proprietário ou condutor que for surpreendido conduzindo veículo sob essas condições estará sujeito às infrações do art. 230, VII do CTB (BRASIL, 1997).

Para essa modificação será necessária inspeção veicular de segurança e emissão do CSV, expedida por uma ITL (Instituto técnico Licenciado). Ao ser feita a inspeção e obtido o número do CSV, este deve constar no campo observações do CRLV. O CSV de acordo com o art. 15, inciso II, alínea a e b da resolução 292/2008 diz que deverá o proprietário comprovar a procedência através de nota fiscal original de venda ou mediante declaração do proprietário, pela procedência lícita do equipamento veicular (BRASIL, 2008).

Do art. 6º da resolução, merece atenção, ao passo que foi alterada pela resolução n 479/2014 (BRASIL, 2014). Em que trata da não possibilidade de legalizar veículos com suspensão regulável em 2008, e a nova redação passou a

autorizar em 2014, desde que de passageiros e de cargas, exceto os de duas e três rodas e quadriciclos. Esta alteração em vigor possibilita a suspensão regulável ou fixa. Estabelecendo altura mínima permitida de 100 mm, medido verticalmente do ponto mais baixo da carroceria ou do chassi.

Uma observação importante é o inciso III do referido artigo, que restringe o conjunto de rodas e pneus, de maneira que não possa tocar em parte alguma do veículo quando submetido ao teste de esterçamento.

Importante salientar que além das regras supracitadas, há a de acordo com a Res. 292/2008 (BRASIL, 2008), a proibição de se utilizar rodas/pneus que ultrapassem os limites externos dos para-lamas do veículo; aumentar ou diminuir o diâmetro do conjunto pneu/roda; alteração das características originais das molas do veículo, inclusão, exclusão ou modificação de dispositivos da suspensão.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho permitiu o estudo entre o aumento de veículos nas vias públicas ao longo dos anos e um paralelo com o aumento de acidentes e a segurança geral no trânsito nas vias do Goiás e DF. A pesquisa documental possibilitou verificar que a educação e prevenção no trânsito no que tange à atividade da Polícia Militar de Goiás, pode trazer segurança viária a longo e médio prazo, diminuindo os acidentes.

A educação para o trânsito é direito de todos os cidadãos e deve ser encarada como prioridade por aqueles que fazem parte do Sistema Nacional de Trânsito.

O presente trabalho possibilitou encontrar um grande número de autuações específicas voltadas para alteração de características veiculares, e a partir daí, surgiu a necessidade de investimento na educação inovadora e direcionada/específica, assim como a prevenção que é função constitucional da polícia militar.

Como não há, de acordo com a pesquisa realizada, uma estatística baseada em acidentes de trânsito envolvendo somente veículos com alteração de características veiculares por suspensão alterada ou aplicação de películas escuras

nos vidros, buscou-se então uma forma de reduzir veementemente as taxas de notificações constantes do artigo 230 do CTB, em veículos de até 3500 kg.

As campanhas educativas são utilizadas de maneira a desenvolver uma concreta consciência no trânsito, não só para os motoristas, mas para qualquer cidadão que utilize as vias. Com a intenção de ser mais específico na educação no trânsito, o trabalho bibliográfico permitiu detalhar o conteúdo de forma que seja direcionada ao público que costuma alterar as características veiculares. E tem como escopo evitar acidentes causados por essas modificações, sejam elas regulares ou não.

Quem costuma modificar o carro, conforme a cultura automotiva atual atua entre outros, alterando a suspensão, e utiliza película mais escura nas áreas envidraçadas do veículo. Para o condutor que deseja colocar película em seu automóvel, e não sabe qual é a luminescência permitida, este artigo tem o escopo de educar para o trânsito mais seguro, baseando-se na legislação específica.

O projeto sugere um programa educacional de caráter preventivo buscando interação com a comunidade local, ensinando e fomentando suas perspectivas, tendo em vista, finalidades comuns ao público alvo, quais sejam motoristas que alteram as características originais de seus veículos. Este programa aproximará a polícia e a comunidade possibilitando parcerias com a instituição - favorecendo sua colaboração em longo prazo; permitindo a atuação da filosofia de polícia comunitária; reduzindo a possibilidade de ação repressiva da Polícia Militar; gastos com fiscalização específica ou até prevenção – tornando as vias mais seguras e o progresso da segurança pública em áreas de maior incidência de crimes.

O presente artigo esmiúça a legislação que trata da aplicação de películas nos vidros dos veículos automotores leves e conseguiu concluir que seu uso é benigno, pois absorvem a luz solar e traz sensação segurança para quem está dentro do veículo. E somente levantar suspeitas ou atrapalha a visibilidade à noite se estiver fora dos padrões estabelecidos pela legislação.

E ainda assim, a pesquisa permitiu observar que de acordo com as atuais resoluções que tratam do assunto, estão atrasadas quanto às práticas cotidianas, devendo assim ser revistas para acompanhar a evolução e necessidade da sociedade. Permitiu também observar que a fiscalização quanto a este assunto é

insuficiente, devendo ser mais presente e mediante uso do aparelho de medição específico pela Polícia Militar do Goiás e do DF.

Já quanto à modificação de suspensão automotiva, as infrações são visivelmente desproporcionais em relação ao número de acidentes causados especificamente por esta modalidade. O que o presente artigo permitiu observar que as polícias atuam mais por um preconceito histórico, que por prevenção de acidentes, ao passo que não existe sequer tais estatísticas a respeito.

Sendo assim, dentre as medidas sugeridas para reduzir o número de vítimas nos acidentes de trânsito no Goiás é primeiramente a adoção da prevenção, educação e melhoria na sinalização, assim como a fiscalização competente.

REFERÊNCIAS

BAYERL, ELISANGELA. Dissertação de mestrado. Contribuição à análise dos acidentes de trânsito a partir da evolução da taxa de motorização e indicadores socioeconômicos no Brasil, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp077879.pdf>>. Acesso em: 28 jan. 2018.

BRASIL, Congresso Nacional. Câmara Legislativa. Projeto de Lei nº 5472-C. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/sileg/integras/432814.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2018.

BRASIL, Congresso Nacional. Senado Federal. Atividade Legislativa. Projetos e Matérias. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/sf/atividade/Materia/Detalhes.asp?p_cod_mate=79744>. Acesso em: 30 abr. 2018.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. Resolução 254 de 26 de outubro de 2007. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_292.pdf>. Acesso em 09 de fev. 2018.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. Resolução 292 de 29 de agosto de 2008. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_292.pdf>. Acesso em 09 de fev. 2018.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. Resolução 386 de 02 de junho de 2011. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20386.2011.pdf>>. Acesso em 28 de mai. 2018.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. Resolução 707 de 25 de outubro de 2017. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20386.2011.pdf>>. Acesso em 28 de mai. 2018.

BRASIL. Lei 5172, de 25 de outubro de 1966. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L5172.htm>. Acesso em 03 de fev. 2018.

BRASIL. LEI 9503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em 28 de jan. 2018.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO, Páginas Cadastradas, Direção Defensiva. Disponível em: <<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/>>. Acesso em: 30 de jan. 2018.

BRASIL. Ministério do desenvolvimento, indústria e comércio. Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia. Transmitância luminosa, INMETRO. Disponível em: <<http://www.inmetro.rs.gov.br/transmitancia.html>>. Acesso em 28 abr. 2018.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO, Coordenadoria de programas educativos para o trânsito. Disponível em: <<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=1>>. Acesso em 30 de Jan. 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO. Trânsito no Brasil. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2017/05/1888812-transito-no-brasil-mata-47-mil-por-ano-e-deixa-400-mil-com-alguma-sequela.shtml>>. Acesso em 04 de abr. 2018.

G1. GLOBO. Película Em Carro Da Falsa Sensação De Segurança. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL648778-5606,00-pelicula.em.carr.da.falsa.sensasao.de.seguranca.diz.especialista.html>>. Acesso em 04 de mai. 2018.

LOPES, S. P. Tese de Doutorado. Elaboração de modelos matemáticos para análise, avaliação e previsão do comportamento da motorização no Brasil. Rio de Janeiro. 2005. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp077879.pdf>>. Acesso em 29 jan. 2018.

MATO GROSSO. Tribunal de Justiça. Cartilha do Condutor. Disponível em: <http://www.tjmt.jus.br/INTRANET.ARQ/CMS/GrupoPaginas/90/694/CARTILHA_DO_CONDUTOR.pdf>. Acesso em: 02 de fev. 2018.

MINAYO, M. C. S. e SOUZA, E. R. É possível prevenir a violência? Revista Ciência e Saúde Coletiva, Rio de Janeiro. vol. 5: p. 8;18. 1999.
MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Direito Administrativo. 2003, p. 62.
EDUCAÇÃO, Significados. Disponível em: <<https://www.significados.com.br/educacao/>>. Acesso em: 03 de fev. 2018.

MOTO. Até Quando Permitirão A Película Escura Matar No Trânsito. Disponível em: <<https://www.moto.com.br/acontece/conteudo/ate-quando-permitirao-a-pelicula-escura-matar-no-transito-86659.html>>. Acesso em: 04 de mai. 2018.

O POVO. Mesmo Com Mais Acidentes Número De Mortes Cai Na Capital. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/jornal/cotidiano/2017/11/mesmo-com-mais-acidentes-de-transito-numero-de-mortes-cai-na-capital.html>>. Acesso em: 04 de mai. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Disponível em: <<http://www.who.int/eportuguese/countries/bra/pt/>>. Acesso em 04 de abr. 2018.

VIAS SEGURAS. Estatísticas Nacionais de Acidentes de Trânsito. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em 05 de fev. 2018.

VIAS SEGURAS. Estatísticas Nacionais de Acidentes de Trânsito. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_estaduais/estatisticas_de_acidentes_no_estado_de_goias>. Acesso em 05 de fev. 2018.