

ESTADO DE GOIÁS
POLÍCIA MILITAR
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
DIVISÃO DE ENSINO

Sistema de Repressão ao
Roubo e Furto de Veículos
e sua Recuperação

Oficial - Aluno: Eugêbio Leite de Araújo

MONOGRAFIA CAC - 93

Colônia, GO / 1993

EURIPEDES LEITE DE ARAÚJO - CAP PM

**S I S T E M A D E R E P R E S S Ã O A O R O U B O E
F U R T O D E V E Í C U L O S E S U A R E C U P E R A Ç Ã O**

Trabalho Técnico Profissional, apresentado como exigência parcial, para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais — C.A.O./93, pela Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás, sob a orientação metodológica da Professora Cibele Souza Marques da Silva.

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS

GOIÂNIA — 1993

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

AGRADECIMENTOS

A *Deus*, pela oportunidade de viver e participar das maravilhas existentes.

À *Polícia Militar do Estado de Goiás*, pela formação profissional a mim oferecida e por tudo que me proporcionou ao longo da *Carreira*.

Aos *companheiros* do *CAO/93* pelo maravilhoso convívio, apoio e compreensão nas horas difíceis.

AGRADECIMENTO ESPECIAL

Ao companheiro **CAP PM JOSÉ DE ARIMATÉIA VALENTIN**, que apesar dos inúmeros problemas particulares, foi o amigo indicado dedicado que me apoiou e orientou na confecção do presente trabalho.

DEDICATÓRIA

*À minha esposa e filhos que com amor, tor
naram-se suporte para que pudesse superar
as dificuldades.*

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	5
I - POLÍCIA MILITAR E A CRIMINALIDADE.....	8
1.1 - Competência Legal.....	8
1.2 - Principais serviços executados pela Polícia Mi litar.....	10
1.3 - Principais modalidades de crimes.....	10
II - ROUBOS E FURTOS DE VEÍCULOS.....	12
2.1 - Razões dos roubos e furtos de veículos.....	12
2.2 - Principais agentes envolvidos no roubo e furto de veículos.....	13
2.3 - Locais de maior incidência de roubos e furtos de veículos.....	14
2.4 - Destinação dos veículos roubados ou furtados....	16
2.4.1 - Venda no mercado interno.....	16
2.4.2 - Transação em países vizinhos.....	16
2.4.3 - Desmanche.....	18
III - SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA FACE AOS ROUBOS E FUR TOS DE VEÍCULOS.....	19
3.1 - Área de atuação da Polícia Federal.....	20

3.1.1 - Como Polícia de fronteira.....	20
3.1.2 - Envolvimento de roubo e furto de veícu los com o tráfico de tóxicos.....	20
3.2 - Polícia Rodoviária Federal.....	21
3.3 - Polícias Civis dos Estados.....	21
3.4 - Polícias Militares.....	22
3.4.1 - Policiamento ostensivo geral.....	23
3.4.2 - Policiamento de trânsito.....	23
3.4.3 - Policiamento rodoviário.....	24
3.4.4 - Barreiras.....	25
3.4.5 - Destinação dos veículos apreendidos....	26
IV - IDENTIFICAÇÃO E ADULTERAÇÃO.....	27
4.1 - Decodificação da identificação.....	27
4.2 - Localização das identificações.....	28
4.3 - Adulteração no veículo.....	34
4.3.1 - Transplante.....	34
4.3.2 - Regravação.....	34
V - SISTEMA DE REPRESSÃO AO ROUBO E FURTO DE VEÍCULOS E SUA RECUPERAÇÃO - PROPOSTAS PARA MELHORIA.....	35
5.1 - Integração dos Órgãos de Segurança.....	37
5.2 - Implantação urgente de um Cadastro Nacional de Veículos Roubados e Furtados.....	37
5.3 - Preparação profissional dos agentes e aparelha mento adequado.....	38
5.3.1 - Implantação de Cursos ou Estágios.....	38
5.3.2 - Reaparelhamento da Polícia Militar do Estado de Goiás.....	39
CONCLUSÃO.....	41

BIBLIOGRAFIA.....	43
ANEXOS.....	45

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

I N T R O D U Ç Ã O

O Sistema de Segurança Pública no Brasil, fica cada vez mais defasado diante do desenvolvimento técnico do crime organizado. O uso de aparelhamento avançado, o emprego de novas táticas criminosas denotam a necessidade de se aplicar remédios eficazes que resolvam, ou pelo menos amenizem o câncer da sociedade, que é o submundo do crime.

Enquanto as quadrilhas agem de forma organizada, demonstrando um **know-how** avançado, e exibindo um instrumental de primeira qualidade, tais como armas modernas e máquinas de falsificação de documentos, o Sistema de Segurança Pública permanece estático, sem demonstrar qualquer esforço no sentido de estabelecer condições eficientes com vistas a neutralizar o potencial dos criminosos.

São várias as modalidades de crimes que evoluíram, entre elas destacamos os furtos e roubos de veículos automotores, os quais são usados também como elemento de apoio a outras modalidades de crimes, como assaltos a bancos, tráfico de tóxico e outros.

Órgãos do Sistema de Segurança Pública precisam assumir

o papel a que se destinam, procurando, através de pesquisas, implantar procedimentos eficientes que previnam e reprimam a prática de crimes.

No capítulo primeiro, procura-se dar uma visão geral das atividades fins da Polícia Militar, com base na Constituição Federal, os principais variantes de serviços executados pela Corporação e as modalidades de crimes mais evidentes.

O capítulo segundo, aborda os furtos e roubos de veículos, apontando as principais razões, as pessoas envolvidas, os locais onde há maior incidência de roubo e furtos de veículos e as destinacões dos mesmos, apontando para tanto, a venda no mercado interno, venda e troca por tóxico em países sulamericanos.

Faz-se uma análise do comportamento dos órgãos de Segurança Pública e a posição das autoridades diante do crescimento espontâneo dos crimes. O capítulo terceiro, trata também da área de atuação, ou esfera de competência de cada órgão, dando maior ênfase às atribuições da Polícia Militar.

A identificação e adulteração dos veículos são abordados no capítulo quarto, onde se trata da decodificação e identificação dos veículos, demonstrando a localização, conforme a montadora, a marca e o modelo. Refere-se também às duas formas de adulteração, o transplante e a regravação.

O capítulo quinto, concentra as idéias e propostas devidamente justificadas com as pesquisas realizadas. As propostas giram em torno da integração dos Órgãos de Segurança, englobando os DETRANS; mostra a necessidade urgente da implantação do Cadastro de Veículos Roubados e Furtados; destaca-se também a im

portância da preparação profissional dos agentes e do aparelhamento adequado dos órgãos de segurança, dando maior ênfase à Polícia Militar do Estado de Goiás.

I - POLÍCIA MILITAR E A CRIMINALIDADE

1.1 - Competência Legal

As Polícias Militares, instituídas para a manutenção da ordem pública nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, têm a sua competência legal definida na Constituição Federal, Leis e Decretos, e como tal, compoem o Sistema Nacional de Segurança Pública. A Constituição da República Federativa do Brasil, estabelece:

"Art. 144 - A Segurança Pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

- I - Polícia Federal;
- II - Polícia Rodoviária Federal;
- III - Polícia Ferroviária Federal;
- IV - Polícia Civil;
- V - Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.

.....
§ 5º - Às Polícias Militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos Corpos de Bombeiros Militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil.

§ 6º - As Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, forças auxiliares e reserva do Exército, subordinam-se, juntamente com as Polícias Civis, aos Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.

§ 7º - A Lei disciplinará a organização e o funcionamento dos órgãos responsáveis pela segurança pública, de maneira a garantir a eficiência de suas atividades". (Constituição Federal, 1988:99)

O Decreto-Lei 667, de 02 de julho de 1969, com alterações introduzidas pelos Decretos-Lei nº 1.072/69 e 1.406/75, que reorganiza as Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares, apesar de ser anterior à atual Constituição Federal, continua em vigor e estabelece:

"Art. 30 - Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna dos Estados, dos Territórios e Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

- a. executar com exclusividade, ressalvada as missões das Forças Armadas, o policiamento ostensivo, fardado, planejado pelas autoridades policiais competentes, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes Constituídos".
(Decreto-Lei 667, 2 de julho de 1969:1)

A Polícia Militar do Estado de Goiás, na Constituição Estadual vigente:

"Art. 121 - A Segurança Pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para assegurar a preservação da ordem pública, a incolumidade de pessoas, do patrimônio e do meio ambiente e o pleno e livre exercício dos direitos e garantias fundamentais, individuais e coletivos, sociais e políticos, estabelecidos nesta e na Constituição da República, por meio dos seguintes órgãos:

- I - Polícia Civil;
II - Polícia Militar;
III - Corpo de Bombeiros Militares.

Art. 122 - As Polícias Civil e Militar e o Corpo de Bombeiros Militares subordinam-se ao Governador de Estado, sendo os direitos, garantias, deveres e prerrogativas de seus integrantes definidas em leis complementares, observados os seguintes princípios:

.....
Art. 124 - Polícia Militar é instituição permanente organizada com base na hierarquia e na disciplina, competindo-lhe, entre outras, as seguintes atividades:

- I - O policiamento ostensivo de segurança;
II - A preservação da ordem Pública;
III - A Polícia Judiciária Militar nos termos da lei.

Parágrafo único - A estrutura da Polícia Militar conterá obrigatoriamente uma unidade de Polícia Florestal, incumbida de proteger as nascentes dos mananciais e os parques ecológicos, uma unidade de Polícia Rodoviária e uma

de trânsito". (Constituição do Estado de Goiás, 1989:55 e 56)

1.2 - Principais serviços executados pela Polícia Militar

Dadas as destinações constitucionais e legais das Corporações, são vários os serviços que elas desempenham com a finalidade de cumprir suas obrigações para atingir seus objetivos.

Por ser uma polícia ostensiva, cujos integrantes atuam e são identificados pela farda, pelos equipamentos e pelas viaturas, perante a sociedade a Polícia Militar desempenha um papel social de vital importância na manutenção e preservação da ordem pública, executando, entre outros os seguintes serviços:

- a) Rádio-motorizado - RP;
- b) Policiamento de trânsito;
- c) Policiamento Rodoviário;
- d) Policiamento ostensivo a pé;
- e) Policiamento Montado;
- f) Serviço de guarda de estabelecimentos penais.

Todas as variantes de serviços executadas pela PM, têm o objetivo de prevenir o crime, alcançando bons resultados, quando praticados corretamente.

1.3 - Principais modalidades de crimes

Atualmente no Brasil, são várias as modalidades praticadas dioturnamente, entre elas se destacam: homicídios, o roubo, o furto, tráfico de drogas, contrabando, assaltos, sequestros,

estupros e roubos e furtos de veículos; este último tipo de crime tem se destacado, porque serve de apoio à prática de outros crimes, principalmente os assaltos e tráfico de drogas, e normalmente os delinquentes usam veículos para empreenderem fugas e para isso usam carros roubados.

II - ROUBOS E FURTOS DE VEÍCULOS

Em vários países do mundo ocorrem roubos e furtos de veículos, contudo onde essa prática de crime mais se evidencia é no Brasil. Os puxadores obedecem à características específicas: existem os que roubam caminhões de carga, automóveis de passeio, e, outros se dedicam ao roubo de utilitários como caminhonetes e pick-ups.

Pelo que se tem conhecimento, através da imprensa, o país perdeu completamente o controle sobre o roubo e furto de veículos. Pode-se também constatar que tal fato decorre da inexistência de um sistema de controle, que possibilite encontrar os veículos roubados ou furtados, uma vez que tal fato, ocorrendo em uma unidade da federação, pode ser registrado nos Estados onde o controle não existe.

2.1 - Razões dos roubos e furtos de veículos

O empobrecimento cada vez mais acentuado, a vontade de manter padrões de vida confortáveis e a necessidade de manter o status social e a fama, fazem com que pessoas se organizem para práticas de crimes, e entre as modalidades criminosas escolhi

das se destaca o roubo e furto de veículos.

Outros fatores contribuem, e muito, para a prática do roubo e furto de veículos. Sem dúvida podemos afirmar que as razões financeiras são as mais evidentes, porém, não há que se negar que a impunidade, o descaso do sistema de segurança, o pouco preparo profissional dos agentes, a corrupção e a facilidade de se roubar um veículo e empreender fuga, são realmente motivos que estimulam a prática do roubo e furto de automóveis.

Outra razão que leva à prática do roubo e furto de veículos é que os automóveis são usados na execução de outros crimes, tais como assalto a banco, tráfico de drogas, transportes de produtos de furtos e outros.

2.2 - Principais agentes envolvidos no roubo e furto de veículos

O crime organizado é o principal responsável pelo roubo e furto de veículos. As quadrilhas que trabalham com roubo e furto de carros, constituem uma grande indústria organizada, com grande alcance no mercado interno e externo. Possuem estruturas tão bem organizadas que se confundem com as grandes empresas e lesam o Sistema de Segurança Pública, e não despertam a desconfiança, agindo normalmente no mercado, através de fachadas, esquentando o produto do crime com empresas disfarçadas.

Além das pesadas organizações que controlam o roubo e furto de veículos, contamos também com a participação velada de agentes do Sistema de Segurança, que acobertam os criminosos e também praticam o crime diretamente, agravando a situação e tornando muito mais difícil o combate à esta espécie de crime. A

corrupção tem sido fator de grande incentivo à criminalidade, e como o roubo e furto de veículos é uma fonte de alta rentabilidade, o número de adeptos à corrupção aumenta diariamente, formando um super sistema integrado de crime.

2.3 - Locais de maior incidência de roubos e furtos de veículos

É fácil constatar que o maior número de roubos e furtos de carros ocorrem nos grandes centros no Brasil. Os maiores índices constatados são os do Estado de São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná.

Nesses três Estados, nos últimos sete anos, a frota de veículos automotores cresceu 37%, enquanto o roubo e furto de veículos aumentou 72% no mesmo período. Nos três Estados, são roubados ou furtados cerca de 171.000 veículos anualmente. Somente no Estado de São Paulo são roubados, aproximadamente, cerca de 100.000 veículos por ano.

Em todos os outros Estados da Federação, ocorrem roubos e furtos de veículos, só que o percentual é menor, isso se deve também ao fator da frota ser reduzida em relação aos principais centros.

No Estado de Goiás, que conta atualmente com uma frota de 641.744 veículos cadastrados, nos últimos três anos foram registrados 5.684 roubos e furtos de veículos.

Para maior compreensão e análise dos dados apresentamos as seguintes tabelas:

**TABELA 1 - VEÍCULOS AUTOMOTORES CADASTRADOS - ESTADO DE GOIÁS -
1991 / 1993.**

ANO	C A P I T A L	I N T E R I O R	TOTAL
1991	325.222	276.439	601.661
1992	357.952	265.413	623.365
1993*	369.740	272.034	641.774

FONTE: Coordenação de Estatística - DETRAN-GO.

* Até abril/93

**TABELA 2 - VEÍCULOS FURTADOS/ROUBADOS - ESTADO DE GOIÁS - 1991 /
1993.**

ANO	F U R T A D O	R O U B A D O	TOTAL
1991	2.250	192	2.442
1992	1.999	203	2.202
1993*	935	105	1.040
TOTAL	5.184	500	5.684

FONTE: Delegacia Estadual de Furtos e Roubos de Veículos Automotores-GO.

* Até junho/93

Pelas pesquisas realizadas junto à Delegacia Estadual de Furtos e Roubos de Veículos Automotores do Estado de Goiás, constatou-se que o número de veículos furtados e/ou roubados é muito maior. A Delegacia não dispõe de uma estatística real, tendo em vista que parte dos veículos são furtados no interior, cujos proprietários ou delegacias locais não comunicam o fato àquela especializada.

2.4 - Destinação dos veículos roubados ou furtados

São diversos os destinos dado aos veículos roubados ou furtados. Normalmente quem rouba ou furta um veículo não permanece com ele para uso próprio. Normalmente são vendidos ou desmontados.

2.4.1 - Venda no mercado interno

A grande maioria dos veículos roubados ou furtados no Brasil, permanecem circulando no próprio País após a adulteração dos documentos ou da identificação do veículo. O mais comum, neste caso, é a venda nas diversas feiras e garagens de veículos usados, espalhadas no País, principalmente nos Estados onde não existe o controle do RENAVAL. Citamos como exemplo um centro de vendas de carros furtados, localizado no Estado de Pernambuco, para onde são encaminhados veículos furtados em outros Estados, acompanhados de documentos falsos.

"Ao contrário do que se imagina, a maioria dos carros furtados está em circulação no Brasil", afirma o governador de São Paulo, Luiz Antonio Fleury Filho, ex-secretário de Segurança Pública. 'Se todos fossem para o Paraguai, seria preciso que as ruas daquele país tivessem sete andares'. Em São Paulo, rouba-se 100.000 carros a cada ano, o equivalente a mais de 10% da produção anual da indústria de automóveis". (VEJA, 7 de abril, 1992:24)

2.4.2 - Transação em países vizinhos

Parte dos veículos roubados ou furtados no Brasil, são levados para outros países da América do Sul, principalmente os fronteiriços, devido a vasta extensão da fronteira, quase sempre desguarnecida e sem fiscalização, o que facilita as ações

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

dos "puxadores", que atuam em três variáveis:

a. Venda

A venda de veículos roubados ou furtados no Brasil é facilitada em alguns países da América do Sul, dentre os quais Paraguai e Bolívia, onde não há qualquer controle ou fiscalização da frota, e nem restrições à entrada de veículos de outros países, e em vários casos existem o envolvimento de autoridades locais que acobertam tais atividades ilegais.

Cientes das facilidades, quadrilhas brasileiras se especializam em furtar veículos no Brasil e vendê-los nos países vizinhos.

b. Troca por tóxicos

Quadrilhas especializadas, roubam e furtam veículos no Brasil com a finalidade de trocá-los por narcóticos em países vizinhos da América do Sul. Mais uma vez se evidencia a falta de fiscalização e controle nas fronteiras, por onde saem veículos furtados e entra drogas em larga escala.

Nesta variante, não existe sequer, por parte dos delinquentes, a preocupação de adulterar os documentos ou a identificação do veículo, uma vez que as transações ocorrem no submundo do crime, fazendo parte de uma atividade ilegal maior, constituindo assim, um complexo internacional de crime organizado.

c. Fraude contra as Seguradoras

Outra variante de transação envolvendo veículos é denominada "golpe do seguro", que consiste em levar o veículo para um dos países sulamericanos, vendê-los e registrar o furto ou o roubo

bo do mesmo, com o objetivo de receber o seguro, alferindo desta forma, vantagens financeiras em dobro, uma vez que recebe o valor da venda e a indenização pela seguradora.

2.4.3 - Desmanche

Já está constatado que grande parte dos veículos roubados ou furtados no Brasil, continuam circulando no País. Outra parte é levada para países vizinhos.

Um percentual bastante elevado dos veículos roubados ou furtados, são adquiridos por "ferro-velho" e oficinas, onde são desmontados e suas peças são vendidas avulsas, devido a grande demanda do mercado consumidor.

Outro fato a ser observado, é que os desmanchadores, além de vender peças avulsas, provenientes de veículos roubados ou furtados, utilizam-se de documentos e partes dos veículos acidentados, principalmente o chassis ou parte do monobloco, para esquentar outros veículos furtados.

III - SISTEMA DE SEGURANÇA PÚBLICA FACE AOS ROUBOS E FURTOS DE VEÍCULOS

O crescente aumento do índice de roubos e furtos de veí culos, aliado ao baixo índice de recuperação, implicam num cer to grau de descrédito para o Poder Público.

O combate ao roubo e furto de veículos tem sido conduzi do através de medidas preventivas e repressivas, que, apesar dos esforços dispendidos, não alcançam resultados satisfatórios.

O Ministério da Justiça, através da Portaria nº 03/86 de 06 de março de 1986, regulamentou o Registro Nacional de Veícu los Automotores - RENAVAL, que visa, entre outras funções, cen tralizar todas as informações a respeito de veículos e que pos sam a ser processadas de qualquer parte do País.

Ocorre que poucos Estados possuem seus Departamentos Es taduais de Trânsito informatizados, ou estão em fase de informa tização. Com isto, as informações sobre veículos furtados é de morada e não inspira confiança.

Na falha do Poder Público, a iniciativa privada ocupou esse espaço, e como exemplo disto, existe o Cadastro Nacional de Veículos Roubados - CNVR, empresa particular com sede em São

Paulo, que tomou para si, com a finalidade de auferir lucros, o dever Constitucional do Estado e atua na recuperação de veículos roubados ou furtados, porém apenas aqueles que são segurados ou que seus proprietários comunicam ao CNVR. (Ver anexo 1)

3.1 - Área de atuação da Polícia Federal

De acordo com a Constituição Federal de 1988, cabe à Polícia Federal, entre outras atribuições, exercer a fiscalização e o controle nas fronteiras, visando principalmente impedir a entrada e saída do País de bens materiais de forma irregular, prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins.

3.1.1 - Como Polícia de Fronteira

Sendo a organização responsável pela fiscalização e controle nas fronteiras, cabe a ela reprimir também a passagem de veículos roubados ou furtados no País. Com uma atuação precisa e criteriosa da Polícia Federal, a saída irregular de veículos diminuiria muito.

3.1.2 - Envolvimento de roubo e furto de veículos com o tráfico de tóxicos

É de competência da Polícia Federal, reprimir o tráfico de tóxico, e como o roubo e furto de veículos estão relacionados com o tráfico de entorpecentes, a Polícia Federal pode, no seu campo de atuação ajudar, e muito, no combate ao roubo e furto de veículos, principalmente nas fronteiras por onde passam

os veículos para serem trocados por substâncias entorpecentes.

3.2 - Polícia Rodoviária Federal

Como Órgão responsável pelo patrulhamento das rodovias, a Polícia Rodoviária Federal, tem como participar das atividades de prevenção e repressão ao roubo e furto de veículos. É evidente a facilidade que esta Organização tem para atuar neste campo, pois conta com aparelhamento e pessoal preparado, necessitando apenas de reequipamento e melhor orientação dos agentes.

Nota-se que a Polícia Rodoviária Federal fiscaliza as rodovias e controla o tráfego, atende os casos de acidentes nas rodovias federais e aplica os corretivos previstos na Lei. Para atuar na prevenção e repressão ao roubo e furto de veículos, basta intensificar a fiscalização e tornar mais rígidas as normas que regulam o tráfego de veículos nas rodovias federais.

3.3 - Polícias Cíveis dos Estados

De conformidade com a Legislação vigente, cabe às Polícias Cíveis dos Estados a apuração de infrações penais e o exercício das funções de Polícia Judiciária.

No Estado de Goiás a Polícia Civil conta com uma delegacia especializada na repressão do furto e roubo de veículos, ou seja, a Delegacia Estadual de Furtos e Roubos de Veículos Automotores - DEFRVA.

Tendo em vista a extensão territorial do Estado, uma única delegacia especializada, situada na Capital, dificilmente po

deria atender todo o Estado, logo concluí-se que o serviço é falho, e não atende aos objetivos a que se destina.

3.4 - Polícias Militares

A Polícia Militar é responsável pelo policiamento ostensivo preventivo e a preservação da ordem pública. Pela destinação Constitucional da PM nota-se que a esfera de atribuições dela é muito abrangente e praticamente ilimitada, no que diz respeito às obrigações.

Fazer policiamento ostensivo é tarefa que demanda muitos custos com equipamentos e pessoal devidamente preparado. O Policiamento Ostensivo deve estar presente nos mais diversos pontos onde houver indícios da prática de crime. Porém, a falta de equipamentos e os efetivos reduzidos das Organizações Militares do Brasil, não têm permitido a execução íntegra das atividades das Corporações.

Apesar das limitações, a Polícia Militar executa vários serviços que por suas características e natureza inibem a prática de delitos, mas quando se trata do **crime organizado**, a situação é diferente. As quadrilhas dispõem de sistemas de informações, comunicações e atividades especializadas, que fogem a competência da Polícia Militar.

O Policiamento Ostensivo previne a prática de delitos comuns e em situações normais. Se a Polícia Militar contar com efetivo suficiente e aparelhamento adequado, poderá reprimir melhor o roubo e furto de veículos, mas se continuar com o que dispõe na atualidade, dificilmente poderá mudar o quadro dos crimes praticados no Brasil.

Mesmo com todas as dificuldades, a Polícia Militar pratica uma série de serviços com objetivos gerais e específicos, com variantes bem definidas, entre as quais podemos citar as seguintes:

3.4.1 - Policciamento Ostensivo Geral

Tipo de policiamento que visa satisfazer as necessidades basilares de segurança nos mais diversos pontos da comunidade. Como já nos referimos anteriormente, o Policiamento Ostensivo é executado para inibir a prática de delitos no seu aspecto geral.

Em se tratando do roubo e furto de veículos, a atuação do policiamento geral apresenta limitada eficácia, sendo eficiente apenas em situações especiais, como nos grandes estacionamentos públicos.

Com a presença do Policiamento Ostensivo, as quadrilhas montam esquemas para atuarem nas exceções, ou seja, aguardar o distanciamento dos policiais, para poderem agir. Os esquemas são montados com vigilantes, todos integrados na ação criminosa.

Nota-se que com tantos quesitos para serem vencidos, a eficácia do policiamento geral é prejudicada pela habilidade dos profissionais do crime.

3.4.2 - Policciamento de Trânsito

Por se tratar de uma variante específica de Policiamento Ostensivo, em que as atenções estão voltadas para o tráfego de

veículos automotores, subentende-se que é um policiamento eficaz nos serviços de controle de tráfego, mas sua eficiência no combate ao roubo e furto de veículos depende muito da disponibilidade de tempo e condições para executar uma fiscalização minuciosa. O que não é possível no perímetro urbano, notadamente nas vias de grande movimentação, sob pena de congestionar o trânsito local e causar sérios problemas no escoamento dos veículos.

Uma coisa é controlar e fiscalizar o trânsito e outra é reprimir os roubos e furtos de veículos. Sabe-se que o patrulhamento de trânsito muito pode fazer para prevenir esta modalidade de crime e principalmente, recuperar veículo roubado ou furtado, mas, pelas estatísticas, nota-se que o índice de veículos recuperados é muito baixo em relação ao montante furtado.

3.4.3 - Policiamento Rodoviário

Tipo de policiamento eficiente nas atividades de prevenção e repressão aos furtos ou roubos de veículos.

As posições dos postos nas rodovias, são situações estratégicas que podem oferecer um bom resultado nas atividades preventivas e de recuperação de veículos.

As saídas dos veículos, normalmente ocorrem pelas rodovias pavimentadas, e esse fato justifica a canalização de esforços no serviço de controle e fiscalização nas rodovias por apresentar o aspecto de se poder concentrar os serviços em pontos definidos.

Nesse aspecto, o Policiamento Rodoviário é mais eficiente que o Policiamento de Trânsito, pois conta com espaço terri

torial e tempo suficiente para executar uma fiscalização rigorosa e ainda poder antecipar as ações a partir do momento que recebe as informações através do sistema de comunicações.

Mesmo sabendo das boas qualidades do Policiamento Rodoviário, sabe-se também que as Unidades responsáveis por esses serviços, não contam com equipamentos e pessoal suficiente para desempenhar as atividades com presteza. Normalmente o equipamento é velho e o efetivo é sobrecarregado com jornadas de trabalho excessivas.

3.4.4 - Barreiras

Os serviços de barreira, as conhecidas **blitz**, têm apresentado eficácia no controle e fiscalização nas áreas urbanas. Trata-se de uma modalidade de policiamento eficiente, tanto nas atividades de fiscalização do tráfego, como na prevenção e repressão aos roubos e furtos de veículos.

As barreiras são muito temidas pelos condutores que apresentam irregularidades nos documentos ou no veículo. Isso ocorre pelo fato da eficácia imediatas dos resultados do serviço. Ao detectar a irregularidade, o veículo é retirado de circulação e isso é suficiente para despertar o espírito de prevenção.

As barreiras realmente inibem os **condutores alterados**, eles evitam a todo custos enfrentar uma barreira. Já ocorreu de delinquentes abandonarem veículos irregulares nas proximidades de barreiras, normalmente isso ocorre com veículos roubados ou furtados.

Apesar da eficácia das barreiras, elas vêm escasseando

cada vez mais, pelo fato dos efetivos reduzidos e equipamentos insuficientes. No caso específico da Polícia Militar em Goiânia, nota-se constantemente a falta de viaturas e motos nas barreiras e a ausência constante de guinchos.

3.4.5 - Destinação dos veículos apreendidos

Os veículos irregulares são encaminhados aos Órgãos competentes conforme o tipo de infração em que se encontram envolvidos, como:

a. Problemas na documentação e equipamentos

Os veículos que apresentam situação irregular na documentação, quando não se trata de esquentamento do documento, e irregularidades no equipamento, são encaminhados ao DETRAN, onde são autuados e permanecem até a regularização total.

b. Veículos roubados, furtados ou suspeitos

Os veículos que apresentam irregularidades nas características, adulterações no sistema de identificação, veículos furtados ou roubados e os suspeitos são encaminhados à Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos Automotores, onde são triados e tomadas as providências de competência da Polícia Judiciária.

A codificação do chassis dos veículos fabricados no Brasil, ao longo do tempo, passou por várias fases e em cada fase apresentou um sistema diferente, até atingir a fase atual, na qual obedece aos padrões internacionais estabelecidos para as montadoras no Brasil, pela Associação Brasileira de Normas Técnicas

A identificação dos veículos são feitas através do sistema alfa-numérico, onde cada dígito tem um valor e um significado diferente. A decodificação é feita através das planilhas específicas de cada montadora.

4.1 - Decodificação da Identificação

As identificações apresentam uma codificação especial, onde estão impressas as características peculiares de cada veículo. É através dessa identificação que são exercidos os controles e fiscalizações, desde a linha de montagem até a circulação nas vias públicas.

Os veículos são dotados de identificação específica que tem como objetivo individualizar cada auto de acordo com suas características, marca e modelo.

IV - IDENTIFICAÇÃO E ADULTERAÇÃO

nicas, através da NBR 6066/80 - Número de Identificação Veículo ou Código VIN, com os códigos específicos de cada montadora, conforme anexos 2, 3 e 4.

4.2 - Localização das identificações

Até o ano de 1988, os veículos continham a sua identificação gravada em apenas um ponto do chassi ou monobloco. A partir de 1989, os veículos tiveram seus números identificados gravados em diversos pontos, conforme Resolução do Conselho Nacional de Trânsito:

- "Art. 2º - A gravação do número de identificação dos veículos no chassi ou monobloco, deverá ocorrer em, no mínimo, um ponto de localização (...)
- § 1º - Além da gravação no chassi ou monobloco, os veículos serão identificados com, (...) nos seguintes componentes e componentes:
- a) - no assento do veículo, sob um dos bancos dianteiros;
- b) - na cabina da porta lateral direita;
- c) - no compartimento do motor;
- d) - em um dos parabrisas e em um dos vidros traseiros, quando existentes;
- e) - em pelo menos dois vidros de cada lado do veículo, quando existentes, excetuados os quebraventos..."

(Resolução CONTRAN nº 691 de 15.03.88)

A gravação no chassi ou monobloco dos veículos, como determina a Resolução, são gravados nos diversos modelos, conforme quadros a seguir.

QUADRO 01 - VEÍCULOS DA VOLKSWAGEN DO BRASIL S/A.

MODELO	Nº DO CHASSIS	Nº DO MOTOR	PLAQUETA DE IDENTIFICAÇÃO
FUSCA	No túnel do chassis, sob o assento do banco traseiro.	Na parte dianteira do bloco, entre as polias, no suporte do dínamo.	Até 1985: No berço do tanque, atrás do estepe. 1986/1987: No painel de instrumentos, na parte interior do porta-malas.
BRASÍLIA	No túnel do chassis, sob o assento do banco traseiro.	Na parte traseira do bloco, atrás da carcaça da ventoinha.	No curvã, lado direito da mala dianteira.
SAVEIRO	No curvã, parte central, atrás do motor.	Na parte lateral esquerda do motor.	No painel dianteiro, parte superior.
PASSAT	No curvã, parte central, atrás do motor.	Na parte lateral esquerda do motor.	No alojamento do farol esquerdo.
SANTANA	No curvã, parte central, atrás do motor.	Na parte lateral esquerda do motor.	Atrás da grade dianteira, no suporte da travessa superior direita.
VARIANT	No túnel do chassis, sob o assento do banco traseiro.	Na parte traseira do bloco, sob o filtro de ar.	No curvã, lado direito - mala dianteira, parte traseira.
GOL	No curvã, parte central, atrás do motor.	Na parte dianteira do bloco, no centro.	Na parte superior da saia dianteira.
VOYAGE	No curvã, parte central, atrás do motor.	Na parte lateral esquerda do motor.	No painel dianteiro, parte superior.
PARATI	No curvã, parte central, atrás do motor.	Na parte lateral esquerda do motor.	No painel dianteiro parte superior.
QUANTUN	No curvã, parte central, atrás do motor.	Na parte lateral esquerda do motor.	Atrás da grade dianteira, no suporte da travessa superior direita.
KOMBI	Até 1982: Na chapa direita, ao lado do motor. Após 1982: Na chapa de apoio do assento do banco direito.	Na parte dianteira do bloco, entre as polias, no suporte do dínamo.	Na chapa divisória da cabine, lado esquerdo.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

QUADRO 02 - VEÍCULOS DA GENERAL MOTORS - CHEVROLET

MODELO	Nº DO CHASSIS	Nº DO MOTOR	PLAQUETA DE IDENTIFICAÇÃO
CHEVETE	Na travessa dianteira de apoio do assento do banco traseiro, lado direito	Na parte lateral dianteira do bloco.	1. Após 1987: Na coluna de fixação da porta esquerda. 2. Até 1987: Na parte superior da saia dianteira.
CHEVETE HATCH	No assoalho da mala, lado esquerdo (tirar macaco).	Na parte lateral dianteira direita do bloco.	Na coluna de fixação da porta esquerda.
MARAJÓ	No assoalho da mala, lado direito (tirar macaco).	Na parte lateral dianteira direita do bloco.	Na coluna de fixação da porta esquerda.
MONZA	No assoalho direito, junto ao banco parte dianteira.	Na parte dianteira do bloco.	Na parte superior da saia dianteira.
CARAVAN	No túnel do assoalho, sob o assento do banco traseiro.	Na parte lateral dianteira do bloco.	Na coluna de fixação da porta esquerda.
OPALA	No túnel do assoalho, sob o assento do banco traseiro.	Na parte lateral dianteira do bloco.	Na coluna de fixação da porta esquerda.
VERANEIO	Na longarina direita do chassis, parte superior.	Na parte lateral traseira direita do bloco.	Na coluna de fixação da porta esquerda.
CAMINHONES A-10, A-20 C-10, C-20 D-10, D-20	Na longarina direita do chassis, parte superior.	Na parte lateral traseira direita do bloco.	Na coluna de fixação da porta esquerda.

QUADRO 03 - VEÍCULOS DA FORD DO BRASIL

MODELO	Nº DO CHASSIS	Nº DO MOTOR	PLAQUETA DE IDENTIFICAÇÃO
CORCEL BELINA PAMPA DEL REI	Até 1988: Na lateral direita, lado direito. Após 1988: No assoalho direito entre o banco e o estribo.	Na parte lateral esquerda do bloco.	Na coluna de fixação da porta esquerda.
CAMINHONES F-100 F-1000 F-4000	Até 1987: Na Longarina direita do chassi, parte dianteira superior. Após 1987: Na face externa do chassi, próximo ao feixe de molas traseiro.	Até 1987: Na parte lateral direita do bloco. Após 1987: Na parte lateral dianteira esquerda do bloco.	Até 1987: Na porta esquerda junto a fechadura. Após 1987: Na coluna dianteira esquerda.
CAMINHÕES F-11000 F-13000 F-22000	Até 1987: Na longarina direita do chassi, parte dianteira superior. Após 1987: Na face externa do chassi, próximo ao feixe de molas traseiro.	Na parte inferior traseira direita do bloco.	Até 1987: Na porta esquerda, junto a fechadura. Após 1987: Na coluna dianteira esquerda.
CARGO	Até 1987: Na longarina direita do chassi, parte dianteira superior. Após 1987: Na face externa do chassi, próximo ao feixe de molas traseiro.	Na parte inferior traseira direita do bloco.	Até 1987: Na porta esquerda, junto a fechadura. Após 1987: Na coluna dianteira esquerda.

QUADRO 03 - VEÍCULOS DA FIAT S/A

MODELO	Nº DO CHASSIS	Nº DO MOTOR	PLAQUETA DE IDENTIFICAÇÃO
147	Na lateral dianteira direita.	Na parte superior do motor próximo ao distribuidor.	Na lateral dianteira direita.
UNO	Na lateral dianteira direita.	Na parte superior do motor próximo ao distribuidor.	Na lateral dianteira direita.
SPAZIO	Na lateral dianteira direita.	Na parte superior do motor próximo ao distribuidor.	Na lateral dianteira direita.
PREMIO	Na lateral dianteira direita.	Na parte superior do motor próximo ao distribuidor.	Na lateral dianteira direita.
PANORAMA	Na lateral dianteira direita.	Na parte superior do motor próximo ao distribuidor.	Na lateral dianteira direita.
ELBA	Na lateral dianteira direita.	Na parte superior do motor próximo ao distribuidor.	Na lateral dianteira direita.
ALFA ROMEO	No lado esquerdo, parte superior da travessa do monobloco.	Na parte dianteira do bloco.	Na lateral dianteira direita.

QUADRO 5 - CAMINHÕES E VEÍCULOS DE OUTRAS MONTADORAS

MODELO	Nº DO CHASSIS	Nº DO MOTOR	PLAQUETA DE IDENTIFICAÇÃO
CAMINHÃO VM	Na longarina dianteira direita.	Na parte superior do motor.	No batente da porta esquerda.
SCANIA	Na longarina dianteira direita esquerda, sob a cabine.	No lado direito do bloco do motor.	Na coluna da porta esquerda.
VOLVO	Na longarina dianteira direita, sob a cabina.	No lado esquerdo do bloco, junto à bomba injetora.	Na parte inferior do banco do motorista.
MERCEDES BENZ	Na longarina dianteira direita, parte lateral à frente ou atrás da roda.	Uma plaqueta, na parte superior do bloco.	Até 1987: Na parte dianteira do apoio do banco direito. Após 1987: Na parte lateral do apoio do banco esquerdo.
GURGEL	No túnel do chassis, sob o assento traseiro.	Na parte dianteira do bloco, entre as polias, no suporte do dínamo.	Compartimento do porta-mala.
MERCEDES (AUTOMÓVEL)	No curvão, parte central, atrás do motor.	Na parte lateral esquerda do bloco.	Na parte superior do painel dianteiro.
MIÚRA	No túnel do chassis, sob o banco traseiro.	Na parte dianteira do bloco, entre as polias, no suporte do dínamo.	Compartimento do porta-mala.
PUMA	No túnel do chassis, parte traseira.	Na parte dianteira do bloco, entre as polias, no suporte do dínamo.	Na mala, no curvão lado direito ou na lateral dianteira.
AGRALE	Na face externa da longarina direita, próximo a parte traseira da cabine.	Na parte traseira esquerda do bloco.	No suporte do banco esquerdo.

4.3 - Adulteração no veículo

Existem duas formas pelas quais os veículos roubados ou furtados, são comumente adulterados: através de transplante ou da regravação do chassis.

4.3.1 - Transplante

O transplante é a adulteração que consiste em cortar a chapa onde está gravada a numeração do chassis e soldar no mesmo local um pedaço de chapa com a numeração do chassis de outro veículo, comumente de um veículo acidentado cuja documentação foi adquirida junto com o veículo danificado e que se destinaria ao desmanche, porém é utilizado para "legalizar" um veículo furtodo ou roubado.

4.3.2 - Regravação

A regravação consiste em renovar a numeração original, integral ou parcialmente, e regravar um outro número ou letra, o qual pode ser de um veículo acidentado, veículo existente ou veículo inexistente.

A regravação pode ser sobreposta ou por uso de massa plástica ou similar, dando origem a outros caracteres. É o caso da modificação do número "3" para "8", "9" para "0", "0" para "9", "6" para "0", "0" para "6", "5" para "6", "1" para "7" e "1" para "4".

V - SISTEMA DE REPRESSÃO AO ROUBO E FURTO DE VEÍCULOS E SUA RECUPERAÇÃO - PROPOSTAS PARA MELHORIA

O crescente aumento do índice de roubos e furtos de veículos, aliado ao baixo índice de recuperação, implicam num certo grau de descrédito para o Sistema de Segurança Pública, com destaque para as Polícias Militares.

Precisa o Poder Público mudar o presente quadro, adotando uma política, a nível nacional, direcionada para o controle eficaz, desde a aquisição e o emplacamento até a retirada de circulação dos veículos, com a informática, fornecendo o respaldo necessário à implantação de tal política.

Enquanto não se adota a política adequada para o combate ao roubo ou furto de automóveis, precisam os órgãos do Poder Público responsáveis (Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Delegacia de Furtos e Roubos de Veículos, Departamento de Trânsito e Polícia Militar), atuarem dentro das condicionantes atuais, da melhor forma possível.

À Polícia Militar, instituição responsável pela execução exclusiva do Policiamento Ostensivo cabe, portanto, implementar medidas eficazes de combate a esse tipo de delito, tais como:

operações de repressão, fiscalização de veículos automotores, dando o respaldo técnico-profissional necessário ao Policial Militar, através da instrução, visando dotá-lo de conhecimentos que auxiliem-no a detectar um veículo roubado ou furtado, já que cabe a ele, na maioria das vezes, o primeiro contato com o delinquente e/ou com o produto do delito.

Para combater o furto e roubo de veículos, é necessário que o Policial Militar tenha o conhecimento mínimo indispensável para identificar o veículo e as formas pelas quais atuam os delinquentes.

De conformidade com a destinação legal das Polícias Militares, cabe a essas Organizações a função de Polícia Ostensiva. Entre os tipos de policiamento ostensivo, se destacam o ostensivo geral, o de trânsito, urbano e rodoviário.

Através do policiamento ostensivo de trânsito e a fiscalização de veículos, seja no trânsito urbano ou no rodoviário, a Polícia Militar induz a população circulante à obediência dos regulamentos, bem como inibe a ação de marginais empenhados no furto ou roubo de veículos.

As ações de policiamento ostensivo se faz sentir em dois momentos: preventivamente, evitando-se que o fato ou ato ilegais ocorram e repressivamente, quando a ação preventiva falha e o ilícito ocorre. Nesse caso, o efeito será duplamente negativo pois, o cidadão perderá a confiança no policial e na organização e o infrator se sentirá desinibido perante o fraco poder de coação.

Na verdade, a polícia tem sido taxada de ineficiente, quando, na realidade, o instrumento utilizado no cumprimento

de determinadas missões é ineficaz

Roubos e furtos de veículos, são atividades ligadas ao crime organizado, que se caracteriza pelas atividades ilegais com fins lucrativos, de caráter coletivo, dotado de liderança e forma de atuação planejada.

Diante deste quadro, observa-se a necessidade de melhorar o sistema de segurança pública. Particularmente no que refere ao roubo e furto de veículos fazendo com que cada órgão atue corretamente na sua área de atribuições, contando com pessoal especializado e aparelhamento adequado. Para tanto apresentamos as seguintes **propostas:**

5.1 - Integração dos Órgãos de Segurança

Com a integração dos Órgãos que compõem o Sistema de Segurança Pública, através de sistemas de comunicações interligando as Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícias Civis, Polícias Militares e DETRANS, e com o aproveitamento máximo do tempo, resultaria numa atuação eficiente, proporcionando condições de recuperar veículos roubados ou furtados, inibiria os delinquentes através da eficaz atuação.

A integração dos Órgãos é fator de vital importância. Com a adoção e integralização das informações abrangendo todo o território nacional, de forma constante e rápida, propiciaria aos agentes da Lei, condições eficazes e suficiente para melhor prestações de serviços.

5.2 - Implantação urgente de um Cadastro Nacional de Veículos Roubados e Furtados

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

É premente a necessidade de implantação de um **Cadastro de Veículos Roubados e Furtados**, a nível Nacional, centralizado pelo DENATRAN e interligado com os diversos Órgãos de Segurança Pública em todas as Unidades da Federação, principalmente com as **Centrais de Operações (COPOM) das Polícias Militares, Delegacias de Furtos e Roubos de Veículos e DETRANS.**

A implantação do Cadastro resultaria, de imediato, num controle eficiente, que proporcionaria uma atuação mais eficaz por parte dos Órgãos diretamente envolvidos com a problemática dos roubos e furtos de veículos.

5.3 - Preparação profissional dos Agentes e aparelhamento adequado

Com a preparação profissional dos Agentes, dando ênfase aos procedimentos relacionados com o roubo e furto de veículos, nos diversos órgãos que compõem o Sistema de Segurança Pública, tais como Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícias Civis e Polícias Militares, bem como o aparelhamento destes órgãos, resultaria numa melhor atuação e como consequência final teríamos a redução acentuada dos índices de roubos e furtos de veículos no País.

5.3.1 - Implantação de Cursos ou Estágios

Necessário se faz a implantação de Cursos ou Estágios de Especialização em detecção de Veículos Roubados ou Furtados, na Polícia Militar do Estado de Goiás, conforme:

- a. A curto prazo, oferecer instrução especializada a res
-

peito de detecção de veículos roubados ou furtados a um grupo de Oficiais e Graduados, através de convenios com o DETRAN, DE NATRAN ou outros Órgãos especializados na área.

A partir da especialização, este grupo tornar-se-ia um fator multiplicador e disseminador, ministrando instrução para os Policiais Militares empregados nas atividades relacionadas com a fiscalização e controle de trânsito.

b. A médio prazo, introduzir a disciplina nos diversos cursos de formação existentes na Corporação com um curriculum abordando, no mínimo, sistema de identificação de veículos, locais das identificações, aspectos das adulterações e técnicas de vistoria.

5.3.2 - Reaparelhamento da Polícia Militar do Estado de Goiás

a. Viaturas

É necessária a aquisição de viaturas especiais, devidamente equipadas para executar serviços, tanto nas rodovias, como nas áreas urbanas. As viaturas devem ser de boa qualidade, de modo a suportar as jornadas de trabalho, onde estarão constantemente empenhadas em deslocamentos ao longo das rodovias, no atendimento à ocorrências ou na fiscalização de rotina, servindo como instrumento de prevenção e repressão ao roubo e furto de veículos.

b. Motocicletas

Os serviços de policiamento de trânsito e rodoviário com motocicletas têm apresentado eficiência na fiscalização onde se

constata irregularidades, incluindo-se a detectação de veículos roubados e furtados, e eficácia no atendimento a acidentes sem vítimas. Logo, justifica-se a aquisição de motocicletas de grande porte para as rodovias e motos menores para o perímetro urbano.

c. Comunicações

Um bom sistema de comunicações é fator decisivo nas atividades de segurança. Toda unidade de serviço precisa contar com o sistema de comunicações devidamente funcionando. A eficiência nos serviços e prevenção e repressão ao roubo e furtos de veículos tem início na eficácia do sistema de comunicações.

d. Aparelhamentos diversos

Para o funcionamento eficaz dos **Postos** e das **Barreiras** de fiscalização, é necessário que se disponha de uma série de equipamentos, tais como, placas de sinalização, material de iluminação em perfeito funcionamento, obstáculos e outros que auxiliem no cumprimento da missão.

CONCLUSÃO

O presente Trabalho Técnico Profissional foi elaborado com o objetivo de estabelecer as condições mais coerentes com vistas a prevenir e reprimir o roubo e furtos de veículos.

Não houve, em momento algum, a pretensão de esgotar o assunto, mesmo porque se trata de um trabalho com fins didáticos, mas com possibilidades reais de exequibilidade e implantação prática.

Foram ressaltados alguns fatos que envolvem o roubo e furto de veículos, tais como: a ineficiência do Poder Público, que não adota uma política adequada à situação, a nível nacional, com o apoio do sistema de comunicações e informática, atividades policiais-militares com objetivo de prevenir e reprimir essa espécie de delito e a necessidade de investir nos recursos humanos, ministrando instruções especializadas no aspecto de identificação, técnicas de vistoria e aspectos das adulterações dos veículos.

Ficou comprovado que existem muitas razões que levam a prática dos roubos e furtos de veículos, os principais agentes envolvidos e os locais onde os fatos ocorrem com maior frequência.

cia. Constatou-se também que grande parte dos veículos roubados ou furtados no Brasil, permanecem circulando no País, enquanto outra parte é negociada em países da América do Sul e ainda um outro percentual se destina ao desmanche.

Constatou-se que o Sistema de Segurança Pública, só funcionaria com eficiência e eficácia se houver uma integração de todos os Órgãos e paralelamente à integração, a implantação de de um cadastro nacional de veículos roubados e furtados.

A atuação dos Órgãos do Sistema de Segurança Pública apresentam várias falhas e entre elas se destacam a falta de preparo profissional, aparelhamento deficiente, a participação de Agentes de Segurança nos delitos e a corrupção.

Com o objetivo de solucionar, ou pelo menos apontar os procedimentos viáveis para o problema dos roubos e furtos de veículos, foram apresentadas propostas fundamentadas nas pesquisas e principalmente na necessidade urgente de estabelecer métodos eficazes e eficientes que possibilitem alcançar os objetivos do Sistema de Segurança a nível nacional, na repressão ao roubo e furto de veículos e sua recuperação.

B I B L I O G R A F I A

- A 22 carros por hora. Veja. São Paulo, Ed. Abril. Ed. 1.282, ano 26, nº 14, 07 de abril de 1993:24 a 27.
- CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE GOIÁS - 1989. Gráfica da Assembléia Legislativa. Goiânia. 1989:55 e 56.
- CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL - 1988. Centro Gráfico do Senado Federal. Brasília, 1988:99 e 100.
- COSTA, Cícero C. da. O policiamento rodoviário no combate ao crime organizado. Monografia CAO/91 - APM. Goiânia, 1991.
- DECRETO-LEI Nº 667 de 02 de julho de 1969, ed. 1, Gráfica Oficial Rio de Janeiro, 1970.
- KLINTOWITZ, Jaime. O roubo pode acabar. Veja. São Paulo, editora Abril. Ed. 1.295. Ano 26, nº 27, 07 de julho de 1993:7 a 10.
- RESOLUÇÃO Nº 691 de 15 de março de 1988/CONTRAN. Diário Oficial de 17 de março, Brasília, 1988.
- REZENDE, Sebastião Gonçalves. Notas de aulas de tática PM CAO/93 APM. Goiânia, 1993. Xerografada.
-

RODRIGUES, Antonio Luiz Vieira. Manual para identificação de veículos automotores. Gráfica Oficial. Brasília, 1992.

A N E X O S

A N E X O

0 1

(CADASTRO NACIONAL DE VEÍCULOS ROUBADOS)

INFORMAÇÕES GERAIS

1. O QUE É O CNVR

O CNVR - CADASTRO NACIONAL DE VEÍCULOS ROUBADOS é serviço especializado, da CADASTRO NACIONAL - INFORMÁTICA E SERVIÇOS S/C. LTDA., que registra em seus computadores os dados de veículos roubados, de acordo com as informações fornecidas por seus proprietários.

O objetivo principal do CNVR é propiciar maior possibilidade de reaver o veículo roubado. Esse objetivo é atingido porque o CNVR colabora com os órgãos públicos, colocando à sua disposição dados sempre atualizados sobre os veículos roubados e seus proprietários.

O CNVR executa esse serviço, desde 1982, para as companhias seguradoras. Em julho de 1987 o CNVR ampliou seu campo de ação e passou a atender, além das companhias seguradoras, outras pessoas jurídicas e físicas.

2. COMO FUNCIONA O CNVR

a- A partir da comunicação do roubo do veículo (por telefone, carta, telex ou outro meio qualquer), o CNVR registra em seus computadores os dados do veículo, do proprietário e da ocorrência policial (B.O.).

b- Estes dados são mantidos em registro por um período de cinco anos ou até o dia da localização do veículo.

c- Os dados cadastrados no CNVR são colocados à disposição da polícia de todo o país. Há plantão permanente, 24 horas por dia, todos os dias do ano, para atendimento de suas consultas.

d- Tão logo tenha ciência da localização do veículo roubado, o CNVR informa o fato ao cliente, por telefone, telex, ou carta, sem cobrança de custo adicional, além da taxa de inscrição única.

3. COMO REGISTRAR O VEÍCULO ROUBADO NO CNVR

a- Tão logo seja constatado o roubo do veículo, o fato deve ser comunicado ao CNVR pelo telefone 011-299-6499 (atende 24 horas por dia), com o fornecimento de todos os dados do veículo e do proprietário.

b- Nessa ocasião o CNVR informará a taxa de inscrição, que varia conforme o valor de mercado do veículo roubado (Tabela Quatro Rodas).

c- Os dados fornecidos pelos clientes ficarão automaticamente registrados no CNVR, provisoriamente por dez dias.

d- O cliente deve encaminhar pelo correio ao CNVR cópia do Boletim de Ocorrência e do Certificado de Propriedade do Veículo, bem como o comprovante do depósito bancário da taxa de inscrição (os depósitos bancários podem ser feitos nos bancos Bradesco Ag. 091-4 c/c nº 112.500-1 e Itaú Ag. 762 - c/c nº 14100-0).

e- Após o recebimento dos documentos solicitados, o CNVR encaminhará ao cliente a Ficha de Inscrição e o recibo da Taxa de Inscrição.

f- Se, após 10 dias do registro, o CNVR não receber os documentos solicitados e o comprovante do depósito bancário, o registro será apagado.

g- A taxa de inscrição não será restituída em nenhuma hipótese, mesmo que o veículo seja localizado imediatamente após seu pagamento ou sem a interveniência do CNVR.

4. ALGUNS PONTOS IMPORTANTES

a- O CNVR não atua em qualquer das fases da recuperação do veículo, o que é da exclusiva atribuição dos órgãos públicos competentes.

b- Compete ao cliente a liberação do veículo localizado, embora o CNVR possa prestar-lhe toda orientação necessária à liberação.

c- É necessário que o cliente informe ao CNVR, com urgência, a localização do veículo, quando isso ocorrer sem a interveniência do CNVR. Essa comunicação destina-se ao cancelamento do registro e evita nova apreensão do veículo.

d- O cliente deve comunicar imediatamente ao CNVR seu novo endereço e telefone, em caso de mudança.

A N E X O

0 2

(CODIFICAÇÃO DE VEÍCULOS DA VOLKSWAGEN DO BRASIL S/A)

Volkswagen do Brasil S.A.

Identificação

A codificação que representa a identificação do chassi dos veículos VW passou por quatro fases distintas no decorrer dos anos.

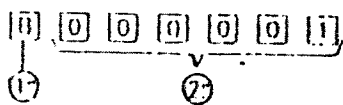
1: Fase: Veículos produzidos até o ano/módulo 1961.

Nesta fase foram produzidos somente os modelos: Sedan 1.200 e Kombi 1.200, que tiveram a seguinte codificação:

Sedan 1.200

2 módulos com 7 caracteres

1 2 3 4 5 6 7



módulos

1: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o país de origem.

B = Brasil

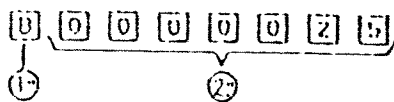
2: Módulo

Campo numérico de 6 caracteres que identificam o número sequencial de montagem.

Kombi 1.200

2 módulos com 8 caracteres

1 2 3 4 5 6 7 8



módulos

1: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o país de origem.

B = Brasil

2: Módulo

Campo numérico de 7 caracteres que identificam o número sequencial de montagem.

155

2: Fase: Veículos produzidos do ano/modelo 1962 a 1969.

Nesta fase a codificação era composta por 3 módulos com 8 caracteres.

caracteres

1 2 3 4 5 6 7 8

B 6 0 0 0 2 8 1

1^o 2^o 3^o
módulos

1: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o país de origem.

B = Brasil

2: Módulo

Campo numérico de 1 caractere que identifica o ano de fabricação do veículo.

2 = 1962	6 = 1966
3 = 1963	7 = 1967
4 = 1964	8 = 1968
5 = 1965	9 = 1969

3: Módulo

Campo numérico de 6 caracteres que identificam o número seqüencial de montagem.

Observação:

Nesta fase, a codificação do chassi não possuía nenhum caractere que identificasse o modelo do veículo. Informamos, entretanto, os modelos produzidos e seus respectivos períodos de produção.

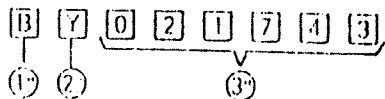
Sedan 1.200	- de 1962 a 1967
Sedan 1.300	- de 1967 a 1969
Sedan 1.600 4 P.	- em 1969
Kombi 1.200	- de 1962 a jan/1967
Kombi 1.500	- de jan/1967 a 1969
Karmann-Ghia 1.200	- de mai/1962 a jan/1967
Karmann-Ghia 1.500	- de jan/1967 a out/1969

3: Fase: Veículos produzidos do ano/modelo 1970 a 1982.

Codificação feita através de 3 módulos com 8 caracteres.

caracteres

1 2 3 4 5 6 7 8



módulos

1: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o país de origem.

B = Brasil

2: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o modelo do veículo.

- P = Sedan 1.300 de 1971 a 1973
- J = Sedan 1.300 de 1974 a set/1979
- O = Sedan 1.300 de out/1979 a jun/1982
- S = {
Sedan 1.500 de jul/1970 a ago/1975
Sedan 1.600 de abr/1975 a set/1980
- D = Sedan 1.600 S de ago/1974 a abr/1975
- B = Sedan 1.600 4P de 1970 a fev/1971
- H = Kombi 1.500/1.600 de 1970 a jun/1982
- G = Karmann-Ghia 1.600 de 1970 a 1972
- M = Karmann-Ghia TC 1.600 de ago/1970 a jul/1975
- V = Variant de 1970 a 1977
- W = Variant II de nov/1977 a dez/1980
- F = TL 1.600 de ago/1970 a ago/1975
- I = TL 1.600 4P de jun 1971 a jun/1976
- L = SP 1 e SP 2 de jun/1972 a 1976
- A = Brasília de 1973 a 1981
- X = Brasília de ago/1981 a mai/1982
- O = Brasília 4P de set/1975 a mai/1982
- T = Passat de 1974 a jun/1982
- U = Passat 4P de 1974 a jun/1982
- Y = Gol de mai/1980 a jun/1982
- N = Voyage de ago/1981 a jun/1982

3: Módulo

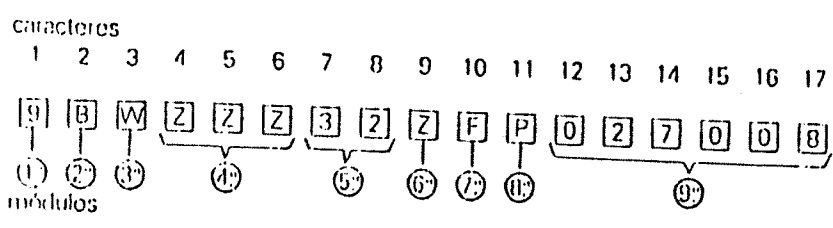
Campo numérico de 6 caracteres que identificam o número sequencial de montagem.

ATENÇÃO

Os veículos modelo Sedan 1.300 produzidos em 1970 foram identificados de acordo com a 1: fase, ou seja, 2 módulos com 7 caracteres: letra "B" + 6 caracteres que identificam o número sequencial de montagem.

4: Fase: a partir do ano/modelo 1983.

Nesta fase a Volkswagen passou a identificar seus veículos de acordo com a norma NBR 6066/80. Dessa forma a codificação do chassi passou a ser formada por 17 caracteres agrupados em 9 módulos.



1º Módulo

Campo numérico de 1 caractere que identifica a região geográfica de origem.
9 = América do Sul

2º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o país de origem.
B = Brasil

3º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o fabricante do veículo.
W = Volkswagen do Brasil S.A.

4º Módulo

Campo alfabético de 3 caracteres.
Z Z Z = Não significativos

5º Módulo

Campo numérico de 2 caracteres que identificam o tipo do veículo.

- 11 = Serdan 1.300/1.600
- 20 = Kombi STD 6 portas
- 21 = Kombi Furgão
- 23 = Kombi STD
- 26 = Kombi Pick-up/ Cabine Dupla
- 27 = Ambulância
- 30 = Gol/Parati/Voyage/Saveiro
- 32 = Passat/Santana
- 33 = Quantum

6º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere
Z = Não significativo

7º Módulo

Campo alfa-numérico de 1 caractere que identifica o ano/modelo do veículo.

D = 1983	L = 1990	V = 1997	4 = 2004
E = 1984	M = 1991	W = 1998	5 = 2005
F = 1985	N = 1992	X = 1999	6 = 2006
G = 1986	P = 1993	Y = 2000	7 = 2007
H = 1987	R = 1994	1 = 2001	8 = 2008
J = 1988	S = 1995	2 = 2002	9 = 2009
K = 1989	T = 1996	3 = 2003	A = 2010

8º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica a localização da fábrica.
P = São Bernardo do Campo T = Taubaté

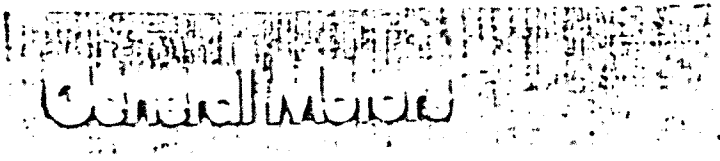
9º Módulo

Campo numérico de 6 caracteres que identificam o número seqüencial do montagem.

A N E X O

0 3

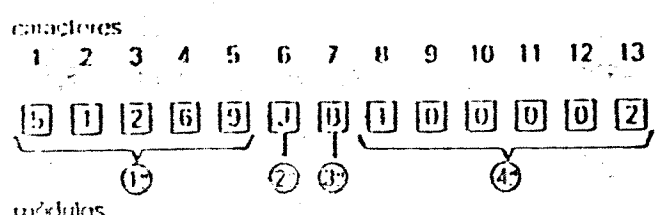
(CODIFICAÇÃO DE VEÍCULOS DA GENERAL MOTORS - CHEVROLET)



Identificação

Os veículos GM passaram por 3 fases distintas quanto a codificação que representa a identificação dos seus chassis.

1ª Fase: Veículos produzidos até o Ano/Modelo 1972.
A codificação do chassis era formada por 4 módulos com 13 caracteres.



1: Módulo
Campo numérico de 5 caracteres que identificam o modelo do veículo.

- De 1959 a 1971**
- 51269 = Opala Especial - 4 portas - 4 cilindros - 2500 cc
 - 51169 = Opala Especial - 4 portas - 6 cilindros - 3800 cc
 - 51469 = Opala Luxo - 4 portas - 4 cilindros - 2500 cc
 - 51369 = Opala Luxo - 4 portas - 6 cilindros - 3800 cc
 - 51669 = Opala Gran-Luxo - 4 portas - 4 cilindros - 2500 cc
 - 51569 = Opala Gran-Luxo - 4 portas - 6 cilindros - 3800 cc e 4100cc
 - 51769 = Opala "SS" - 4 portas - 6 cilindros - 4100 cc

- 1972**
- 56691 = Opala Especial - 4 portas - 4 cilindros - 2500 cc
 - 56871 = Opala Especial - 2 portas - 4 cilindros - 2500 cc
 - 56692 = Opala Especial - 4 portas - 6 cilindros - 4100 cc
 - 56872 = Opala Especial - 2 portas - 6 cilindros - 4100 cc
 - 57692 = Opala "SS" - 4 portas - 6 cilindros - 4100 cc
 - 57872 = Opala "SS" - 2 portas - 6 cilindros - 4100 cc

- 1972**
- 56691 = Opala Gran-Luxo - 4 portas - 4 cilindros - 2500 cc
 - 56871 = Opala Gran-Luxo - 2 portas - 4 cilindros - 2500 cc
 - 56692 = Opala Gran-Luxo - 4 portas - 6 cilindros - 4100 cc
 - 56872 = Opala Gran-Luxo - 2 portas - 6 cilindros - 4100 cc
 - 57692 = Opala "SS" - 4 portas - 6 cilindros - 4100 cc
 - 57872 = Opala "SS" - 2 portas - 6 cilindros - 4100 cc

2: Módulo
Campo alfabético de 1 caractere que identifica o ano/mo. do veículo.

- J = 1970
- K = 1970
- A = 1971
- B = 1972

3: Módulo
Campo alfabético de 1 caractere que identifica a fábrica da GM.

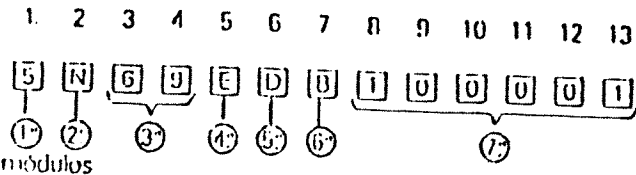
- B = São Caetano do Sul

4: Módulo
Campo numérico de 6 caracteres que identificam a sequência de montagem.

2º Faso: Veículos produzidos de 1973 a 1983.

A codificação do chassi era formada por 7 módulos com 13 caracteres.

caracteres



1: Módulo

Campo numérico de 1 caractere que identifica o fabricante do veículo.

5 = General Motors do Brasil S.A.

2: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o modelo do veículo.

Ano/Modelo 1973/1974

- H = Opala Especial
- P = Opala Luxo
- O = Opala Gran-Luxo
- R = Opala "SS"
- S = Opala "SS" 4
- D = Chevette (único modelo)

Ano/Modelo 1975

- C = Chevette Especial
- D = Chevette Luxo
- N = Opala/Caravan
- O = Comodoro
- R = Opala de 6 cilindros com opção "SS"

Ano/Modelo 1976/1978

- C = Chevette Especial
- D = Chevette Luxo
- E = Chevette Super Luxo
- F = Chevette GP
- A = Ambulância
- N = Opala/Caravan
- G = Comodoro/Comodoro Caravan
- R = Opala "SS"/Caravan "SS"

Ano/Modelo 1979/1980

- C = Chevette
- D = Chevette Luxo (até 1979)
- E = Chevette Super Luxo
- A = Ambulância Caravan
- N = Opala/Caravan
- P = Comodoro/Comodoro Caravan
- O = Diplomata
- R = Opala "SS"/Caravan "SS"

Ano/Modelo 1981 a 1983

- C = Chevette Manajó
- E = Chevette SL/Manajó SL
- F = Chevette S/A
- A = Ambulância Caravan
- N = Opala/Caravan
- P = Comodoro/Comodoro Caravan
- O = Diplomata
- R = Opala "SS"/Caravan "SS" (até 1981)
- G = Monza (a partir de 1983)
- K = Monza SL/E (a partir de 1983)

3: Módulo

Campo numérico de 2 caracteres que identificam o tipo de carroceria.

- 00 = Hatchback - 2 portas (a partir de 1980)
- 11 = Sedan 3 portas com coluna (a partir de 1974)
- 16 = Station Wagon - 2 portas - 2 bancos (a partir de 1975)
- 69 = Sedan 4 portas com coluna
- 87 = Cupê - 2 portas sem coluna

25

4º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o tipo de motorização utilizado

De 1973 a 1979

Cilindrada

A = 1,4 litros

C = 2,5 litros (até 1973)

D = 4,1 litros

E = 2,5 litros

F = 2,5 litros (com carburador de duas bocas)

H = 4,1 litros (com carburador de duas bocas)

Ano 1980

Cilindrada

A = 1,4 litros

D = 2,5 litros (com carburador de duas bocas)

E = 2,5 litros (com carburador de uma ou duas bocas versão "SS" 4)

F = 4,1 litros

H = 4,1 litros (com carburador de duas bocas versão "SS" 6)

De 1981 a 1983

Cilindrada

A = 1,4 litros - gasolina com carburador simples ou de duas bocas

B = 1,4 litros - álcool com carburador de duas bocas

D = 2,5 litros - álcool com carburador de duas bocas

E = 2,5 litros - gasolina com carburador simples ou de duas bocas

H = 4,1 litros - gasolina com carburador de duas bocas

J = 1,6 litros - gasolina com carburador simples ou de duas bocas

R = 1,6 litros - gasolina com carburador simples

S = 1,6 litros - álcool com carburador simples

U = 1,6 litros - álcool com carburador simples

V = 1,8 litros - álcool com carburador simples

Obs.: As letras R - S - U e V foram introduzidas no Ano/Modelo 1983

5º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o ano/modelo do veículo.

C = 1973

D = 1974

E = 1975

F = 1976

G = 1977

H = 1978

I = 1979

L = 1980

A = 1981

B = 1982

C = 1983

6º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica a localização da fábrica.

B = São Caetano do Sul

C = São José dos Campos

7º Módulo

Campo numérico de 6 caracteres que identifica o número sequencial de montagem.

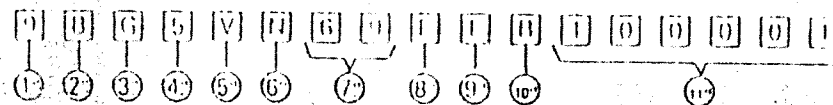
160

3º Exemplo:

A partir do ano/modelo 1984 a GMV passou a identificar seus veículos de acordo com a norma FIBR (6066310). A codificação do chassis passou a ser formada por 17 caracteres em 11 módulos:

caracteres

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17



módulos

1º Módulo

Campo numérico de 1 caractere que identifica a região geográfica de origem.

9 = América do Sul

2º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o país de origem.

B = Brasil

3º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o fabricante do veículo.

G = General Motors do Brasil S. A.

4º Módulo

Campo numérico de 1 caractere que identifica a divisão do fabricante.

5 = Automotiva

5º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica a distância entre eixos do veículo.

J = 2574 mm

T = 2395 mm

V = 2667 mm

6º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica a versão do veículo

C = Chevette/ Chevette L/ Marajó/ Marajó L/ Chevy 500 /Chevy 500 L

E = Chevette SL/ Marajó SL/ Chevy 500 SL

G = Monza/ Monza L

K = Monza SL/E / Monza S/R / Monza Classic

N = Opala /Caravan /Opala L/Caravan L/ Caravan Ambulância

P = Comodoro/ Caravan Comodoro

Q = Diplomata /Caravan Diplomata

7: Módulo

Campo numérico de 2 caracteres que identificam o tipo de carroceria.

- 08 = Hatchback 2 portas
- 11 = Sedan 2 portas com coluna
- 15 = Station Wagon - 2 portas - 2 bancos
- 69 = Sedan 4 portas com coluna
- 80 = Camioneta (GVW - 1410)
- 87 = Cupê 2 portas sem coluna

8: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o tipo de motor usado no veículo quanto ao número de cilindradas e o combustível.

Cilindradas	Combustível
A = 1,4 litros	Gasolina
D = 2,5 litros	Alcool
E = 2,5 litros	Gasolina
F = 4,1 litros	Alcool
H = 4,1 litros	Gasolina
J = 1,6 litros	Gasolina
R = 1,6 litros	Gasolina
S = 1,6 litros	Alcool
U = 1,6 litros	Alcool
V = 1,8 litros	Gasolina
Z = 1,8 litros	Alcool

9: Módulo

Campo alfa-numérico de 1 caractere que identifica o ano/modelo do veículo.

Código	Ano	Código	Ano	Código	Ano
E =	1984	P =	1993	2 =	2002
F =	1985	R =	1994	3 =	2003
G =	1986	S =	1995	4 =	2004
H =	1987	T =	1996	5 =	2005
J =	1988	V =	1997	6 =	2006
K =	1989	W =	1998	7 =	2007
L =	1990	X =	1999	8 =	2008
M =	1991	Y =	2000	9 =	2009
N =	1992	I =	2001	Λ =	2010

10: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica a localização da fábrica.

- B = São Caetano do Sul
- C = São José dos Campos

11: Módulo

Campo numérico de 6 caracteres que identificam o número seqüencial de montagem.

A N E X O

0 4

(CODIFICAÇÃO DE VEÍCULOS DA FORD DO BRASIL)



163

Identificação

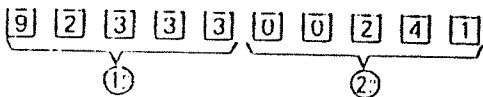
A codificação que representa a identificação do chassi dos veículos Ford passou por 4 fases distintas.

1ª Fase: Veículos produzidos até o Ano/Modelo 1969.

A codificação do chassi era formada por 2 módulos com 10 caracteres.

caracteres

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



módulos

1º Módulo

Campo numérico de 5 caracteres que identificam a versão do veículo.

- 92333 - Cupê Standard
- 92335 - Cupê Luxo
- 92345 - Sedan Standard
- 92346 - Sedan Luxo

2º Módulo

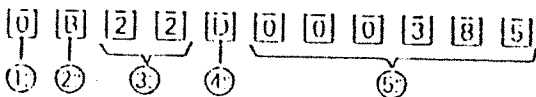
Campo numérico de 5 caracteres que identificam o número seqüencial de montagem.

2ª Fase: Veículos produzidos de 1970 a 1971.

A codificação do chassi era formada por 5 módulos com 11 caracteres.

caracteres

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



módulos

1º Módulo

Campo numérico de 1 caractere que identifica o ano/modelo do veículo.

- 0 = 1970
- 1 = 1971

2º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o local de fabricação.

- B = São Bernardo do Campo

3º Módulo

Campo numérico de 2 caracteres que identificam o tipo de carroceria.

- 22 = Corcel STD 4 P - Banco inteiro
- 23 = Corcel STD 4 P - Banco individual
- 24 = Corcel Luxo 4 P - Banco inteiro
- 25 = Corcel Luxo 4 P - Banco individual
- 26 = Corcel Cupê 2 P - STD
- 27 = Corcel Cupê 2 P - Luxo
- 28 = Corcel Cupê 2 P - GT
- 29 = Corcel Berlina - 2 P - STD
- 30 = Corcel Berlina - 2 P - Luxo
- 31 = Corcel Berlina - 2 P - Super Luxo

4º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o tipo de motor.

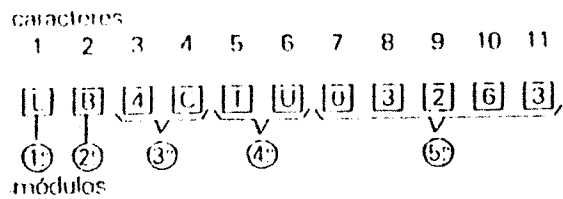
- D = 4 cilindros - 79 pol. (1289 cm³) carb. de 1 venturi
- E = 4 cilindros - 79 pol. (1289 cm³) carb. de 2 venturi

5º Módulo

Campo numérico de 6 caracteres que identificam o número seqüencial de montagem.

163

3ª Fase: Veículos produzidos de 1972 a junho 1983.
 Codificação do chassi era formada por 5 módulos com 11 caracteres.



1º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o país de origem.

L = Brasil

2º Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica a linha de montagem

A = Ipiranga - SP

B = São Bernardo do Campo - SP

C = Jabotão - PE

3º Módulo

Campo alfa numérico de 2 caracteres que identificam o modelo do veículo.

4A = Corcel Sedan Standard

4B = Corcel Sedan Luxo

4C = Corcel Cupê Standard

4D = Corcel Cupê Luxo

4E = Corcel GT

4F = Belina Luxo

4J = Corcel II

4K = Corcel II L

4L = Corcel II GT

4M = Corcel II LDO

4N = Belina II L

4P = Belina II LDO

4O = Belina II

4S = Corcel II Hobby

4R = Belina II

4I = Corcel II VAN

5A = Maverick Cupê Super

5B = Maverick Cupê SL

5C = Maverick Sedan Super

5D = Maverick Sedan SL

5E = Maverick Cupê GT

6A = Galaxie 500

6C = Galaxie LTD

6D = Galaxie Landau

8A = Del Rey - 2 portas

8B = Del Rey Ouro - 2 Portas

8J = Del Rey 4 Portas

8K = Del Rey Ouro 4 Portas

8M = Del Rey Scala Ouro

9A = Pampa Standard

9B = Pampa Luxo

4: Módulo

Campo alfabético de 2 caracteres que identificam o ano e mês de fabricação do veículo:

Ano de Fabricação	Meses											
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
1972 = M				G	C	K	D	E	L	Y	S	T
1973 = N	J	U	M	P	B	R	A	G	C	K	D	E
1974 = P	L	Y	S	T	J	U	M	P	B	R	A	G
1975 = R	C	K	D	E	L	Y	S	T	J	U	M	P
1976 = S	B	R	A	G	C	K	D	E	L	Y	S	T
1977 = T	J	U	M	P	B	R	A	G	C	K	D	E
1978 = U	L	Y	S	T	J	U	M	P	B	R	A	G
1979 = X	C	K	D	E	L	Y	S	T	J	U	M	P
1980 = Y	B	R	A	G	C	K	D	E	L	Y	S	T
1981 = Z	J	U	M	P	B	R	A	G	C	K	D	E
1982 = A	L	Y	S	T	J	U	M	P	B	R	A	G
1983 = B	C	K	D	E	L	Y	inicia-se a 4.ª fase					

Exemplos: RE = Abr/1975 TG = Ago/1977 YG = Abr/1980

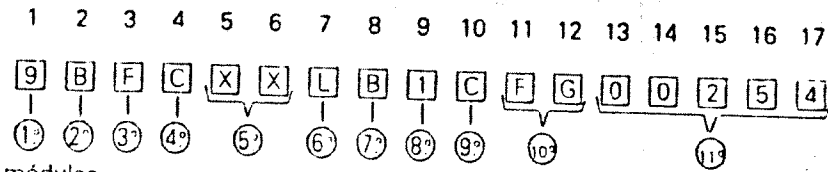
5: Módulo

Campo numérico de 5 caracteres que identificam o número seqüencial de montagem.

4: Fase: a partir do ano/modelo 1984.

Nesta fase a Ford passou a identificar seus veiculos de acordo com a norma NBR 6066/80. A codificação do chassi passou a ser feita através de 11 módulos com 17 caracteres.

caracteres



módulos

1: Módulo

Campo numérico de 1 caractere que identifica a região geográfica de origem.

9 = América do Sul

2: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o país de origem.

B = Brasil

3: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o fabricante do veiculo.

F = Ford do Brasil S.A.

4: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o tipo de carroceria.

- C = 2 Portas
- F = 4 Portas
- D = 2 Portas (Perua)
- P = Camioneta
- V = Van
- B = 3 Portas
- A = 5 Portas

5: Módulo

Campo alfabético de 2 caracteres.

XX = Não significativos

6: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o fabricante do veiculo.

L = Ford do Brasil S.A.

7: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica a localização da fábrica.

B = São Bernardo do Campo

3.7

8: Módulo

Campo alfa-numérico de 1 caractere que identifica o modelo do veículo.

- 1 = Corcel/Belina
- 2 = Del Rey/Scala
- 3 = Pampa
- A = Escort

9: Módulo

Campo alfabético de 1 caractere que identifica o tipo de carroceria.

- C = 2 Portas
- F = 4 Portas
- D = 2 Portas (Perua)
- P = Camioneta
- V = Van
- B = 3 Portas
- A = 5 Portas
- L = Conversível

} Idem ao
4º Módulo

10: Módulo

Campo alfabético de 2 caracteres que identificam o ano e o mês de fabricação do veículo. Pela tabela abaixo pode-se ainda detectar os veículos que foram fabricados num ano como modelo do ano seguinte.

Ano de Fabricação	Meses												ANO Modelo	
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez		
1983 = D														1984
1984 = E	B	R	A	G	C	K	D	E	L					
1985 = F	J	U	M	P	B	R	A			Y	S	T		1985
								G	C	K	D	E		
1986 = G	L	Y	S	T	J	U	M							1986
								P	B	R	A	G		
1987 = H	C	K	D	E	L	Y	S	T	J	U	M	P		1987

Exemplo: EY = Ano de Fabricação 1984/Ano Modelo 1985

11: Módulo

Campo numérico de 5 caracteres que identificam o número seqüencial de montagem.