

EDIÇÃO ATUALIZADA  
2022

# MANUAL DE PROCEDIMENTOS

AVALIAÇÃO PRÁTICA  
DE DIREÇÃO VEICULAR



GOVERNO  
DO ESTADO  
Mato Grosso do Sul

## **Reinaldo Azambuja**

Governador do Estado de Mato Grosso do Sul

## **Rudel Trindade Junior**

Diretor-Presidente do DETRAN-MS

## **Lina Issa Zeinab**

Diretora de Habilitação do DETRAN-MS

## **Comissão para Elaboração do Manual**

Coordenadora Geral

### **Lina Issa Zeinab**

Responsável pela Atualização

### **Fred de Sena Lopes Rodrigues Ribeiro**

Apoio

### **Examinadores de Trânsito do DETRAN-MS**

## **Colaboradores**

Cassia Camila Siqueira de Souza

Cícero da Silva

Diorande Garcia de Freitas

Evelyn R. Campagna G. Estadulho

Fernando Tadahiko Oshiro

Gilson José Portes da Silveira

Luiz Ferreira dos Santos

Márcia Maria dos Santos Fenero

Marcílio Xavier de Souza

Maria Aparecida Vieira Peixoto

Mércia Miranda Melo

Ralf Junior Cáceres (In memoriam)

Rosilda da Silva Melo

Sílvio ngelo da Silva

Revisão Textual

### **Ausdy Nazareth Castro dos Santos**



O DETRAN MS apresenta este manual trazendo orientações às práticas dos Instrutores dos Centros de Formação de Condutores quanto à capacitação dos candidatos à concessão da Carteira Nacional de Habilitação, bem como aos critérios utilizados pelos Examinadores de Trânsito, padronizando os procedimentos das avaliações do exame de Prática de Direção Veicular,

Este manual, cuidadosamente elaborado, apresenta procedimentos imprescindíveis à gerência das ações dos profissionais com o objetivo de atualizar a padronização dos critérios de avaliação aplicados no exame de prática de direção veicular visando a promoção de uma avaliação uniforme e alinhada ao ensino previsto na grade curricular.

Cabe lembrar que o exame de prática de direção, parte final do processo de habilitação, visa avaliar as habilidades de dirigibilidade do candidato no momento do exame. Um resultado insatisfatório muitas vezes advém do nervosismo do candidato perante a avaliação. Por isso é importante que se desmistifique a imagem “punitiva” desta etapa, trabalhando também o controle emocional do aluno durante as aulas, as quais devem ser ministradas com excelência, observando as regras legais consolidadas neste material.

Na promoção de um trânsito seguro todos os “atores”, pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas, devem saber a importância da adoção de posturas adequadas, o que promoverá segurança da coletividade. O Código de Trânsito Brasileiro já prevê essa responsabilidade quando define, em seu art. 29, que “[...] em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.”

Com a premissa de um ensino de qualidade, pautado nas diretrizes do respeito, comprometimento e segurança, poderemos promover um trânsito saudável e harmônico.

A utilização deste material não é somente uma forma de garantir primazia na habilitação e certificação dos condutores, mas principalmente fomentar a correção na conduta e no posicionamento dos cidadãos envolvidos no processo, a fim de garantir um trânsito de qualidade, justiça e fraternidade entre todos.

**Desfrutem desse material sem moderação!**

**Rudel Trindade Junior**  
**Diretor-Presidente**

**Lina Issa Zeinab**  
**Diretora de Habilitação**

Apresentação	08
1.1. Finalidade	08
1.2. Público	08
1.3. Justificativa	08
1.4. Legislação	08
II – Orientações	09
2.1. Dos Objetivos da Banca Examinadora	09
III – Exames de Prática de Direção Veicular.	09
3.1. Da documentação e Procedimentos para identificação no Exame Prático	09
3.2. Do agendamento para o Exame Prático de Direção Veicular	10
3.3. Dos Procedimentos prévios para a realização do Exame na Sede do DETRAN-MS na Capital	10
3.4. Do Resultado do Exame Prático de Direção Veicular	11
3.5. Das Atribuições do Examinador de Trânsito	11
3.6. Da Autoridade Específica do Examinador de Trânsito durante a realização dos exames	12
3.7. Do Quantitativo de Examinadores na Capital e no Interior	12
3.8. Da identificação e atitudes do Examinador antes e durante o exame	13
3.10. Das agressões contra o Examinador	13
3.11. Das proibições ao Examinador	14
3.12. Das atribuições dos Coordenadores das equipes volantes	15
3.13. Dos procedimentos para a realização do exame de Prática de Direção Veicular	16
3.13.2. Quanto à partida do veículo	16
3.13.4. Quanto à saída com o veículo	16
3.13.5. Quanto ao domínio do veículo	16
3.13.6. Quanto ao exame de balizamento	17
3.13.7. Delimitação da área para realização do balizamento	18
3.13.8. Tempo para realização do balizamento	18
3.13.9. Procedimentos para a realização da baliza	19
3.13.10. Reprovação durante o exame de balizamento	19
3.13.11. Conclusão do balizamento	19



3.13.12. Presença de instrutores ao exame de balizamento	20
3.13.13. Proibição de uso de marcações nos veículos durante o exame de balizamento	21
IV – EXAMES DE PERCURSO PARA CATEGORIA 4 RODAS	21
4.1. Das Conversões para a Categoria B	21
4.1.1. Das conversões à direita	21
4.1.2. Das conversões à esquerda	21
a - Conversão à esquerda em rodovia	21
b - Conversão à esquerda saindo de uma avenida de canteiro e entrando em uma rua de duplo sentido de circulação da via	22
c - Conversão a esquerda saindo de uma avenida e entrando em uma rua de mão única	22
d - Conversão à esquerda saindo de uma via de duplo sentido de circulação para uma avenida com somente uma pista de rolamento larga.	22
e - Conversão à esquerda, de uma via de mão única para outra de mão dupla	23
f - Conversão à esquerda, de uma via de mão única para outra via também de mão única	23
g - Conversão à esquerda, de uma via de mão dupla para outra também de mão dupla	23
h - Conversão à esquerda, de uma via de mão dupla para outra de mão única	24
i - Conversão à esquerda, de uma via de mão dupla para outra via de mão dupla com quatro faixas (duas em cada direção)	24
4.2. DO RETORNO PARA CATEGORIA B	24
a - Do retorno com canteiro largo	24
b - Do retorno com canteiro estreito	25
c - Do retorno com canteiro em cruzamento de mão única	26
d - Do retorno com canteiro sem cruzamento	26
e - Do retorno em cruzamento de avenidas com canteiros muito largos	27
4.2.1. Do retorno para casos específicos em algumas cidades de Mato Grosso do Sul.	27
4.3. DAS CONVERSÕES PARA CATEGORIA ALTA (C, D e E)	27

4.3.1. Conversão à direita de veículo articulado com início da manobra saindo de uma via larga de duplo sentido de circulação	27
4.3.2. Conversão à direita de um veículo articulado com início da manobra, saindo de uma via estreita e entrando em outra via também estreita de duplo sentido de circulação	28
4.3.3. Conversão à direita com caminhão trucado, toco, ônibus ou microônibus com início da manobra saindo de uma via larga de duplo sentido de circulação	28
4.3.4. Conversão à direita com caminhão trucado, toco, ônibus ou microônibus .com início da manobra saindo de uma via estreita de duplo sentido de circulação	28
4.3.5. Conversão à esquerda com veículo articulado, saindo de uma via de duplo sentido para outra com duplo sentido	29
4.4 – O DETRAN-MS, visando à segurança do processo de habilitação	29
4.4.1 – Para as categorias C, D e E sugere-se a implantação no painel	29
4.5. DA CIRCULAÇÃO EM ROTATÓRIAS	30
4.5.1 Define-se como rotatória um espaço de circulação rodoviária	30
4.5.2 As rotatórias são interseções que tem como objetivos	30
4.5.3 As rotatórias promovem melhoria na qualidade de circulação	30
4.5.4. Aproximação e acesso à rotatória	30
4.5.5. Velocidade na rotatória.	30
4.5.6. Sinalização na rotatória	30
4.5.7. Saída da rotatória	30
4.5.8. Atitudes e comportamentos a serem adotados em rotatórias	31
4.6. DOS PROCEDIMENTOS EM VIA EXPRESSA	33
4.6.1. Ao entrar em uma via expressa	33
4.6.2. Ao deixar uma via expressa	33
4.6.3. A sinalização na entrada e na saída da via expressa	33
4.6.4. PROCEDIMENTOS PARA ULTRAPASSAGEM	33
4.7. DAS ATITUDES DO CANDIDATO CONSIDERADAS COMO FALTA	34
4.8. DAS PROIBIÇÕES AO CANDIDATO DURANTE O EXAME DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR	34
4.9. DA PONTUAÇÃO NO EXAME PRÁTICO – CATEGORIA 4 RODAS	35



4.9.4. Faltas eliminatórias	35
4.9.5. Quadro-resumo – Artigos das demais infrações gravíssimas (CTB)	37
4.9.6. Faltas Graves	38
<b>4.9.7. Quadro-resumo – Artigos das demais infrações graves (CTB)</b>	<b>42</b>
4.9.8. Faltas Médias	43
4.9.9. Quadro-resumo – Artigos das demais infrações médias (CTB)	45
4.9.9.1. Faltas Leves	46
4.9.9.2. Quadro-resumo – Artigos das demais infrações Leves (CTB)	47
4.9.9.3. Não constituem faltas Cat. 4 rodas	48
4.10. DOS EXAMES PARA VEÍCULOS DE DUAS RODAS.	50
4.10.1. Local e Procedimentos Preliminares	50
4.10.1, I. – Para a Identificação na Categoria “A”	50
4.10.2. O exame de veículo categoria “A”	50
4.10.3. Proibições aos instrutores durante a realização do exame	50
4.10.4. Cancelamento do exame	51
4.10.5. Avaliação na categoria “A” – Faltas	51
4.10.6. Dá reprovação do candidato na Categoria “A”	51
4.10.7. Encerramento da prova de categoria “A”	52
4.10.8. Faltas eliminatórias	53
4.10.9. Faltas graves	54
4.10.10. Faltas Médias	55
4.10.11. Faltas Leves	56
4.10.12. Não Constituem Faltas Cat. A	56
REFERÊNCIAS	57
ANEXOS	57
RESOLUÇÃO CETRAN/MS/Nº 024/2000 - DE 15 DE MARÇO DE 2000	57
Preparação do Corpo para evitar a tensão muscular durante o exame	58
MEDIDAS DE BALIZAMENTOS	59
Balizamento Categoria C e D	59
Balizamento Categoria E	59
Balizamento Categoria E	60
Das Normais Gerais de Circulação e Conduta	60
Conceitos e definições do código	77

# **APRESENTAÇÃO**

## **1.1 FINALIDADE**

O Manual de Procedimentos tem como objetivo padronizar os critérios da Banca Examinadora do Departamento de Trânsito de Mato Grosso do Sul/DETRAN-MS na realização dos trabalhos referentes à avaliação para a habilitação e reabilitação de condutores de veículos, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro – Lei n. 9.503/97 e Resolução CONTRAN n. 789/2020.

## **1.2 PÚBLICO-ALVO**

Examinadores; candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH); corpo técnico administrativo do Centro de Formação de Condutores (Diretores e Instrutores); técnicos do Departamento de Trânsito; Diretores, Coordenadores Pedagógicos de unidades escolares, Alunos do Ensino Médio e público em geral.

## **1.3 JUSTIFICATIVA**

A Carteira Nacional de Habilitação é um documento fornecido pelo Departamento Estadual de Trânsito/DETRAN-MS ao/à cidadão/cidadã que pretenda trafegar nas vias públicas com veículos automotor e elétrico. Para tanto, o condutor precisa ser maior de 18 anos, estar imputável penalmente, saber ler e escrever, possuir Carteira de Identidade ou equivalente, estar apto para a avaliação psicológica e médica, bem como realizar os exames teórico-técnico e de prática de direção veicular.

Todo o processo de habilitação segue as normas regulamentadas pelo Conselho Nacional de Trânsito/CONTRAN, presentes no Código de Trânsito Brasileiro/CTB, Lei n. 9503/97, e Resoluções/CONTRAN.

Este manual foi elaborado de forma criteriosa, numa linguagem simples e objetiva para que os examinadores, instrutores, candidatos, tenham acesso às informações necessárias para a obtenção da CNH. Estão dispostas no manual as informações sobre a documentação e o exame prático de direção veicular: balizamento, conversões, rotatórias, retornos, via expressa, ultrapassagem e tipos de faltas.

## **1.4 LEGISLAÇÃO**

As normas descritas neste documento orientador estão embasadas no Código de Trânsito Brasileiro – Lei n. 9.503/97 e Resolução CONTRAN n. 789/2020.



## **ORIENTAÇÕES**

### **2.1 DOS OBJETIVOS DA BANCA EXAMINADORA**

2.1.1 À Banca Examinadora compete realizar serviços técnico-profissionais de aplicação de exames de Prática de Direção Veicular aos candidatos à obtenção da Permissão para Dirigir, Carteira Nacional de Habilitação e Autorização para Conduzir Ciclomotor, inclusão e adição de categoria e reabilitação, em todo o Estado de Mato Grosso do Sul.

2.1.2 A avaliação deverá abordar os conteúdos programáticos, desenvolvidos nos Cursos de Formação para Condutores de Veículos e de Prática de Direção Veicular, buscando a melhoria do controle dos serviços e a qualificação na aplicação dos exames de prática de direção veicular com ênfase no aspecto educacional, com vistas à redução do número de acidentes de trânsito e, conseqüentemente, à preservação da vida.

### **EXAMES DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR**

#### **3.1 DA DOCUMENTAÇÃO E PROCEDIMENTOS PARA IDENTIFICAÇÃO NO EXAME PRÁTICO**

A apresentação dos documentos válidos para realização dos Exames Práticos de Direção Veicular, no âmbito do estado de Mato Grosso do Sul, deverá seguir as instruções prevista em portaria vigente

3.1.1 A identificação do candidato será realizada pelo examinador utilizando o sistema de captura de biométrica facial nas duas etapas do exame (balizamento e percurso). A captura de imagem deverá acontecer com o candidato estando corretamente posicionado para uma foto clara e nítida e a posição deverá ser de preferência frontal, permitindo uma fácil identificação. Recomenda-se que seja sem óculos e sem bonés ou outros acessórios que possam dificultar a identificação.

3.1.1.1 O candidato independente da identificação por biometria deverá apresentar a sua Identidade ou outro documento de identificação oficial com foto junto a LADV para o examinador.

3.1.2 Na hipótese do candidato comparecer, realizar a sua identificação inicial, e não realizar todas as etapas do exame, tanto o balizamento quanto o percurso, o mesmo será considerado reprovado.

3.1.3 O candidato que apresentar identidade de outra pessoa, documentação falsa ou adulterada, ou não for o candidato cadastrado na imagem do sistema utilizando-se desse artifício para tentar prestar exames de prática de direção veicular para outra pessoa, responderá criminalmente por este ato.

3.1.3.1 Inicialmente o examinador que fez a identificação deverá contatar o policiamento para providências necessárias.

## **3.2 DO AGENDAMENTO PARA O EXAME PRÁTICO DE DIREÇÃO VEICULAR**

3.2.1 Os exames práticos de direção veicular serão agendados previamente:

a) Na capital: agenda-se até as 12(doze) horas (meio-dia) do dia anterior ao exame, conforme quantidade de vagas disponibilizadas.

b) Nos municípios do interior agenda-se até as 12(doze) horas (meio dia), conforme quantidade de vagas disponibilizadas.

c) Caso seja necessário fazer o cancelamento do agendamento, o CFC terá o prazo de 72 horas antes do exame para realizar esse cancelamento no próprio CFC.

3.2.4 Na capital, o exame de prática de direção veicular, no período da manhã, terá início às 7h30min com uma palestra informativa seguindo os exames até as 11h:30min e no período da tarde das 12h30min encerrando às 16h:30min.

3.2.5 Nos demais municípios, os examinadores deverão estar na área de exames de prática de direção veicular para início dos exames das 7h30min às 11h30min, no período matutino, e das 12h30min às 16h30, no período vespertino.

Parágrafo Único – Caso em caso extraordinário ocorram exames aos sábados o horário de expediente será das 07h30min às 11h30min e 12h30min às 16h:30min

3.2.6 O candidato deverá apresentar-se nos locais dos exames com antecedência mínima de 30(trinta) minutos do horário estabelecido.

3.2.7 Para os candidatos ou condutores com algum tipo de restrição de mobilidade que necessitem de veículo adaptado ou com a necessidade de direção hidráulica ou hidramática, os agendamentos deverão ser solicitados à Divisão de Exames de Habilitação/DIEXA, com antecedência de 10(dez) dias úteis na Capital e 20(vinte) dias úteis no Interior. É vedado o uso de almofadas ou travesseiros durante a avaliação, para candidatos com ou sem deficiência, salvo se constar observação do médico na LADV como sendo obrigatório o seu uso, de acordo com as especificações, nesse caso o exame será considerado Especial e necessitará da presença do médico, do representante do CETRAN e dos examinadores.

Nos municípios onde o balizamento e o Percurso forem distantes um do outro, fica estabelecido como local de início dos exames, independente de ser baliza ou percurso, a área mais próxima do centro da cidade, sempre a critério da Banca Examinadora Volante. Esse caso pode ocorrer em qualquer cidade do interior que não tenha área específica de baliza ou percurso, ou caso a mesma tenha sido alterada a critério da prefeitura local.

## **3.3 DOS PROCEDIMENTOS PRÉVIOS PARA A REALIZAÇÃO DO EXAME NA SEDE DO DETRAN-MS NA CAPITAL**

3.3.1 Os veículos dos Centros de Formação de Condutores deverão estar posicionados em fila, na entrada da área de balizamento do DETRAN-MS.

3.3.2 Os veículos que se atrasarem só poderão ingressar na fila se, ao chegarem ao local de balizamento, ainda estiverem veículos aguardando a vez para realizar o exame. Os veículos que se atrasarem se posicionarão no final da fila.



## **3.4 DO RESULTADO DO EXAME PRÁTICO DE DIREÇÃO VEICULAR**

3.4.1 Embasado nos dispositivos legais do Código de Trânsito Brasileiro/CTB e neste Manual de Procedimentos o examinador informará ao candidato de forma clara e objetiva sua falta cometida no momento da ocorrência da mesma, e logo após o término de cada etapa, novamente ratificará comentando às faltas cometidas no exame de direção veicular (baliza e ou percurso), entretanto o resultado APTO ou INAPTO e a pontuação perdida, não será passada ao candidato, devendo o mesmo verificar no dia seguinte, junto ao CFC ou no site do DETRAN-MS seu resultado oficial. Somente no caso do Balizamento ou o Percurso serem feitos primeiro e o candidato ter sido inapto o examinador deverá avisar o candidato que ele não realizará a segunda etapa.

3.4.2. Após o término da prova não serão aceitos, em hipótese alguma, questionamentos realizados diretamente ao examinador por parte de candidatos, instrutores e familiares de candidatos, sobre as faltas cometidas durante a realização do exame.

3.4.3. Qualquer recurso por parte do candidato, deverá ser encaminhado à Ouvidoria no Site do Detran-MS, no prazo máximo de três (03) dias após a liberação do resultado, por meio de requerimento preenchido pelo próprio candidato, contendo nome completo, número do RENACH, telefone para contato e exposição da situação ocorrida.

3.4.4 No ambiente de trabalho é esperado o empenho de todos no sentido da implantação e preservação de um ambiente de trabalho limpo, saudável, organizado, seguro e produtivo.

Por isso, não serão aceitas manifestações, ações, comentários ou qualquer tipo de conduta pautada pelo constrangimento, assédio, intimidação ou ofensa que possa atentar direta ou indiretamente contra o ambiente em questão.

3.4.5 A conduta pessoal dos que integram a Banca Examinadora deve refletir os valores éticos, morais e profissionais defendidos pelo DETRAN-MS.

## **3.5 DAS ATRIBUIÇÕES DO EXAMINADOR DE TRÂNSITO**

3.5.1 Examinador é o avaliador designado pelo Departamento Estadual de Trânsito/DETRAN-MS, responsável pela aplicação do exame de Prática de Direção Veicular.

3.5.2 São atribuições do examinador quando em serviço:

- a) ter notório conhecimento sobre legislação de trânsito, inclusive deste Manual de Procedimentos do DETRAN-MS;
- b) exercer, com eficiência técnica, acuidade, dedicação e probidade as atribuições específicas, mantendo conduta compatível com a moralidade administrativa;
- c) cumprir, rigorosamente, escalas e horários preestabelecidos, evitando ausentar-se do local de exames até o encerramento dos trabalhos;
- d) apresentar-se adequadamente trajado, portando o crachá de identificação;
- e) ser ético e leal à instituição a que serve, bem como com os colegas de trabalho;
- f) cumprir as ordens superiores, respeitando a hierarquia;
- g) atender, com presteza e urbanidade, os superiores, colegas, candidatos à

habilitação e ao público em geral, prestando informações e esclarecendo dúvidas;

h) levar ao conhecimento da autoridade superior as irregularidades de que tiver conhecimento em razão de sua atividade, para que as providências cabíveis sejam tomadas;

i) manter sigilo no que for pertinente;

j) zelar pela economia do material de expediente, pela conservação do material permanente e do patrimônio público;

k) guardar e conservar documentos em seu poder, obedecendo aos requisitos de segurança;

l) atender ao público (candidatos/instrutores);

m) responder e dar parecer aos recursos interpostos pelos candidatos;

n) prestar informações/esclarecimentos diversos;

o) quando no interior, encaminhar ao Coordenador da Equipe relatório de qualquer tipo de ocorrência durante o andamento dos exames, para que medidas cabíveis sejam tomadas. Quando na Capital, entregar o relatório à chefia da Banca Examinadora;

p) observar e cumprir as normas legais e regulamentares estabelecidas neste Manual de Procedimentos para Avaliação de Prática de Direção Veicular, bem como o CTB e suas Resoluções.

**3.5.3 São atribuições do examinador, quando solicitado pela chefia imediata da banca examinadora na Capital:**

a) elaborar roteiros de exames para o interior do estado;

b) elaborar diariamente escala de examinadores para exames na capital;

c) elaborar escala de examinadores para os roteiros do interior do estado;

d) dirigir e abastecer os veículos oficiais que servem à Banca Examinadora;

e) realizar palestra informativa aos candidatos antes do início dos exames;

f) realizar vistoria em veículos dos Centros de Formação de Condutores antes do início da realização dos exames, quando necessário;

g) realizar exames práticos de direção veicular nas categorias A, B, C, D e E, na capital e no interior e quando solicitado compor a junta especial para exames em candidatos PCD (Pessoas com Deficiência).

## **3.6 DA AUTORIDADE ESPECÍFICA DO EXAMINADOR DE TRÂNSITO DURANTE A REALIZAÇÃO DOS EXAMES**

3.6.1. O examinador tem autonomia e autoridade para, durante a realização dos exames, tomar decisões relacionadas aos candidatos, aos instrutores e a qualquer pessoa alheia ao exame, que esteja, reconhecidamente, atrapalhando a realização do mesmo, inclusive solicitar apoio policial, quando necessário, para salvaguardar a segurança na área de exames.

## **3.7 DO QUANTITATIVO DE EXAMINADORES NA CAPITAL E NO INTERIOR**

3.7.1 Na capital, quando o quantitativo de examinadores for suficiente para compor uma equipe para as 08 (oito) balizas, e outra para o percurso, os examinadores que



estiverem escalados para o percurso deverão dirigir-se para o local até 8h30min.

3.7.2 No interior, havendo veículos e examinadores suficientes, poderão ser montadas balizas extras para atender a demanda.

### **3.8 DA IDENTIFICAÇÃO E ATITUDES DO EXAMINADOR ANTES E DURANTE O EXAME**

3.8.1 O examinador deve estar identificado, em lugar visível, com crachá do Detran-MS e trajado adequadamente durante o exame.

3.8.2 O examinador deve identificar-se ao candidato, fazendo uma rápida apresentação sobre o exame e, ao final, desejar ao candidato uma boa prova. Após a identificação e orientações, deve iniciar o exame.

3.8.3 As atitudes do examinador devem transmitir tranquilidade ao candidato, devendo portar-se com cortesia, utilizando termos apropriados e dirigindo-se ao candidato de forma clara e em tom audível, para que o candidato não tenha dúvidas ou interprete de forma inadequada os comandos enunciados. Em caso de dúvida por parte do candidato e quando solicitado pelo mesmo, o examinador deverá repetir a orientação.

3.8.4 O examinador deve evitar comentários pessoais e responder, com moderação, os questionamentos do candidato.

3.8.5 É proibida qualquer referência ou atitude discriminatória, por parte do examinador em relação à pessoa do candidato (quanto ao gênero, religião, etnia, características físicas pessoais), em relação ao seu aprendizado na direção veicular ou de qualquer outra natureza que provoque constrangimento ao candidato.

3.8.6 o candidato deficiente auditivo poderá ser acompanhando por um intérprete de linguagem de sinais para dirimir qualquer dúvida que porventura apareça durante a avaliação prática, desde que o mesmo seja autorizado pelo DETRAN – MS.

3.9. Caso não tenha o intérprete o examinador deverá perguntar ao instrutor do candidato quais foram os gestos ensinados ao candidato para efetuar as manobras durante as aulas, e repeti-las durante o exame.

3.9.1. O examinador deverá evitar solicitar ao candidato dois comandos consecutivos. Exemplo: ‘vire à direita e estacione’.

### **3.10 DAS AGRESSÕES CONTRA O EXAMINADOR**

3.10.1 Em caso de agressão física e/ou verbal ao examinador por parte do candidato, instrutores, diretores, proprietários de CFC, familiares de candidatos ou qualquer outra pessoa que esteja presente na área de exames, o examinador deverá fazer relatório escrito sobre o fato e encaminhá-lo à Supervisão da Banca Examinadora, que tomará as devidas providências. Conforme a gravidade dos fatos, deverá ser registrado Boletim de Ocorrência na Delegacia mais próxima. Caso seja necessário, o examinador ou Supervisor da equipe, na Capital ou quando no interior do Estado, poderá solicitar apoio policial junto às polícias Civil ou Militar.

### **3.11 DAS PROIBIÇÕES AO EXAMINADOR**

3.11.1 Conforme preconizado pela Resolução CONTRAN n. 789/2020:

“Art. 72. São consideradas infrações de responsabilidade específica do instrutor e do examinador:

I - negligência na transmissão das normas constantes da legislação de trânsito, conforme estabelecido no quadro de trabalho, bem como o cumprimento das atribuições previstas nesta Resolução e normas complementares do órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal;

II - falta de respeito aos candidatos;

III - deixar de orientar corretamente os candidatos no processo de aprendizagem;

IV - deixar de portar o crachá de identificação como instrutor ou examinador habilitado, quando a serviço;

V - prática de ato de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública ou privada;

VI - realizar propaganda contrária à ética profissional; e

VII - obstar ou dificultar a fiscalização do órgão executivo de trânsito estadual ou do Distrito Federal.

Art. 73. As penalidades serão aplicadas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal responsável pelo credenciamento, após decisão fundamentada.

Art. 74. As instituições e entidades e os profissionais credenciados que agirem em desacordo com os preceitos desta Resolução estarão sujeitos às seguintes penalidades, conforme a gravidade da infração:

I - advertência por escrito;

II - suspensão das atividades por até trinta dias;

III - suspensão das atividades por até sessenta dias; ou

IV - cassação do credenciamento.

§ 1º A penalidade de advertência por escrito será aplicada no primeiro cometimento das infrações referidas nos incisos I e II do art. 69, nos incisos I e II do art. 70 e nos incisos I, II, III e IV do art. 72.

§ 2º A penalidade de suspensão por até trinta dias será aplicada na reincidência da prática de qualquer das infrações previstas nos incisos I e II do art. 69, nos incisos I e II do art. 70 e nos incisos I, II, III e IV do art. 72 ou quando do primeiro cometimento da infração tipificada no inciso III do art. 69.

§ 3º A penalidade de suspensão por até sessenta dias será imposta quando já houver sido aplicada a penalidade prevista no § 2º nos últimos cinco anos.

§ 4º O período de suspensão será aplicado proporcionalmente à natureza e à gravidade da falta cometida.

§ 5º Durante o período de suspensão, a entidade e os profissionais credenciados que forem penalizados não poderão realizar suas atividades.

§ 6º A penalidade de cassação será imposta quando já houver sido aplicada a penalidade prevista no § 3º e/ou quando do cometimento das infrações tipificadas no inciso IV do art. 69, no inciso III do art. 70 e no inciso V do art. 72.



§ 7º Decorridos cinco anos da aplicação da penalidade ao credenciado, esta não surtirá mais efeitos como registro de reincidência para novas penalidades.

§ 8º Na hipótese de cancelamento do credenciamento por aplicação da penalidade de cassação, somente após cinco anos a entidade poderá requerer novo credenciamento.

3.11.2 Constituem faltas graves, passíveis de punição ao examinador:

I. Induzir o candidato ao erro;

II. Atender ao telefone celular durante o balizamento e/ou percurso. O mesmo deverá ser mantido no silencioso e, caso toque, somente será permitido retornar a ligação após o término do exame;

III. Realizar exame de prática de direção veicular, tanto na baliza como no percurso, com o aparelho de som do veículo ou qualquer outro aparelho sonoro ligado;

### **3.12 DAS ATRIBUIÇÕES DOS COORDENADORES DAS EQUIPES VOLANTES**

a) Ter notório conhecimento sobre legislação de trânsito, inclusive deste Manual de Procedimentos do DETRAN-MS;

b) ter experiência na área como examinador de trânsito;

c) avaliar as condições climáticas, quando da necessidade do cancelamento do exame do dia;

d) coordenar as equipes da Banca Examinadora Volante em todo o Estado do Mato Grosso do Sul;

e) fiscalizar os veículos dos Centros de Formação de Condutores para realização de exames, bem como interditar os mesmos quando necessário;

f) aplicar exames práticos de Direção Veicular junto a outros examinadores;

g) quando designado, representar o CETRAN para o atendimento de exames práticos de direção veicular a candidatos portadores de necessidades especiais;

h) planejar a execução dos serviços (nº de exames, tempo);

i) Realizar o sorteio do bairro para percurso na cidade, onde houver mais de um bairro, e podendo ainda indicar um examinador para fazer a palestra informativa sobre os procedimentos do exame;

j) distribuir e supervisionar a execução das atividades dos examinadores sob sua responsabilidade, buscando a racionalização e a otimização do tempo;

k) orientar e garantir a organização e a disciplina no trabalho;

l) verificar as condições técnicas dos locais destinados à realização de exames práticos, bem como solicitar as devidas correções ou adequações aos setores competentes;

m) confeccionar, quando necessário, relatórios de exames realizados;

n) cuidar da coordenação dos trabalhos a fim de propiciar harmonia entre examinadores, Centros de Formação de Condutores, instrutores e candidatos/condutores;

o) solucionar os questionamentos apresentados pelos integrantes da Banca Examinadora Volante e os candidatos à obtenção do documento de habilitação, dirimindo os conflitos de resultados apresentados durante a aplicação dos exames,

quando houver;

p) executar outras atividades correlatas;

q) emitir parecer técnico;

r) agendar exames práticos em casos especiais e/ou justificáveis;

s) encaminhar à Chefia da Banca Examinadora relatório de qualquer tipo de ocorrência durante o andamento dos exames.

### **3.13 DOS PROCEDIMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DO EXAME DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR**

3.13.1 Deverá ser observado o seguinte padrão de procedimentos para a partida, saída, percurso e balizamento do veículo pelo candidato.

#### **3.13.2 QUANTO À PARTIDA DO VEÍCULO, O CANDIDATO DEVE:**

I. ajustar os retrovisores;

II. regular o banco;

III. verificar se há porta(s) aberta(s) ou entreaberta(s);

IV. verificar os instrumentos do painel;

V. colocar adequadamente o cinto de segurança;

VI. verificar se todos os passageiros estão usando o cinto de segurança;

VII. verificar o câmbio para ver se o veículo não se encontra engrenado.

#### **3.13.4 QUANTO À SAÍDA COM O VEÍCULO, CANDIDATO DEVE:**

I. acionar a seta antes da saída do veículo, no percurso;

II. olhar os retrovisores;

III. engrenar a marcha correta.

#### **3.13.5 QUANTO AO DOMÍNIO DO VEÍCULO, O CANDIDATO DEVE DEMONSTRAR:**

I. segurança ao dirigir nas, vias arteriais, vias coletoras, vias locais, de pista dupla com mesmo sentido de direção ou não;

II. habilidade para realizar conversões à direita e à esquerda;

III. habilidade para a realização de retorno em:

a) vias arteriais;

b) vias coletoras;

c) avenidas divididas por canteiro central.

IV. Habilidade para estacionar o veículo durante o percurso, sinalizando com antecedência e observando pelos retrovisores a possibilidade de execução da manobra para estacionar e sair com o veículo;

V. habilidade para estacionar o veículo durante o exame de balizamento, demonstrando domínio para estacionamento lateral em vagas delimitadas por protótipos ou balizas removíveis, concluindo com distância não superior a 50 (cinquenta) centímetros do meio-fio. As manobras para estacionar devem estar corretas.



- VI. Domínio da saída e da parada com o veículo;
- VII. Habilidade para manter o veículo na faixa própria de direção, sem mudanças desnecessárias de faixa;
- VIII. Habilidade para utilização do freio de maneira adequada;
- IX. Manutenção da distância de segurança entre veículos;
- X. Obediência às sinalizações;
- XI. Uso da marcha compatível com a velocidade;
- XII. Desenvolvimento de marcha da 1ª para a 2ª, para a 3ª e 4ª marchas. É obrigatório o uso no mínimo da 4ª marcha nas vias preferenciais, vias compatíveis com a sinalização ou situação viária;
- XIII. Uso da velocidade compatível com o local;
- XIV. Conhecimento das regras de preferência;
- XV. Conhecimento das regras de ultrapassagem;
- XVI. Realização correta das sinalizações devidas;
- XVII. Realização correta de retorno;
- XVIII. Utilização da buzina no momento certo e de acordo com a regulamentação;
- XIX. Controle do veículo em aclave/declive;
- XX. Habilidade com os demais comandos necessários para dominar o veículo.

### **3.13.6 QUANTO AO EXAME DE BALIZAMENTO**

- a) Para fins de avaliação, será considerado “balizamento”, todas as estruturas físicas ou partes delas utilizadas, tais como: balizas removíveis, protótipos e faixas demarcatórias (menos a faixa tracejada). Portanto, entende-se por baliza toda a estrutura, inclusive a sua base. O balizamento demarcado é composto de balizas removíveis ou protótipos e das faixas delimitadoras do conjunto garagens de frente, ré e estacionamento.
- b) Na Capital e cidades do interior do Estado, nas categorias B, C e D, onde não houver protótipos no estacionamento, deverão ser instaladas 03(três) balizas removíveis na frente e 03(três) balizas removíveis atrás para a manobra de estacionamento.
- c) Nas categorias B, C, D e E todo o jogo do balizamento deve ter a altura superior aos retrovisores laterais dos veículos.
- d) Dentro do tempo regulamentar, o candidato poderá fazer o balizamento em até 03(três) tentativas.
- e) Os Centros de Formação de Condutores na Capital e no interior deverão, obrigatoriamente, ministrar aulas a seus alunos em todos os balizamentos disponíveis durante suas aulas, seja com estacionamento do lado direito ou do lado esquerdo. Os candidatos, assim como os instrutores, não poderão escolher o trajeto do percurso e o local do balizamento. Não serão aceitas reclamações de instrutores e/ou candidatos em relação à questão: no momento da prova farão o exame nas balizas e vias que estiverem disponíveis, na sequência ou por sorteio. Recomenda-se que nos municípios do interior do Estado, onde tiver mais de um CFC, os mesmos entrem em acordo em relação ao treinamento do balizamento,

para que haja um rodízio e os candidatos tenham a oportunidade de treinar em todas as balizas.

### **3.13.7 DELIMITAÇÃO DA ÁREA PARA A REALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO**

a) A medida do balizamento deverá ser feita tendo-se como referência o centro das faixas demarcadas.

b) A delimitação da área balizada para o exame prático de direção veicular, em veículos de quatro ou mais rodas, deverá atender as seguintes especificações, por tipo de veículo utilizado:

I, O comprimento total do veículo, acrescido de mais 40%(quarenta por cento) de seu comprimento.

II. A largura total do veículo acrescida de mais 40%(quarenta por cento) de sua largura.

c) O balizamento da categoria E em todo Estado deverá ser realizado em “X”.

d) Na categoria “E” não será permitido colocar a baliza em cima do meio-fio nas cidades em que a rua for estreita para a realização do mesmo. O procedimento a ser adotado será de colocar a baliza recuada no centro entre as balizas das garagens.

e) Nos locais de exame para balizamento onde houver protótipos, os mesmos deverão estar posicionados na linha dos 50(cinquenta) cm do meio-fio.

f) Onde não houver protótipos e sim balizas removíveis, estas deverão estar posicionadas nas marcações estipuladas pela Divisão de Engenharia do DETRAN-MS.

### **3.13.8 TEMPO PARA REALIZAÇÃO DO BALIZAMENTO**

a) Antes de iniciar o balizamento, o examinador deverá explicar ao candidato que ele:

I. terá direito a 03(três) tentativas para colocar o veículo na área balizada dentro do tempo máximo permitido;

II. o tempo máximo permitido para colocação de veículos em espaço delimitado por balizas, para as 03(três) tentativas, nas categorias B, C, D, E, será de 05(cinco) minutos, conforme Resolução CONTRAN n. 789/2020.

a) Para o exame na categoria B, o início do tempo do balizamento será cronometrado quando o eixo dianteiro do veículo ultrapassar as primeiras balizas da garagem de frente.

b) Para as categorias C, D, E, o cronômetro deverá ser acionado, obrigatoriamente, quando o veículo iniciar o movimento de marcha ré.

c) Para as categorias B, C, D e E, o início do exame em relação ao conhecimento pericial da parte prática (como afogar o veículo, esquecer o cinto de segurança ao sair, esquecer o freio de mão puxado, entre outros) terá início quando o examinador der o sinal para que o candidato inicie o exame e o mesmo der a partida inicial. Caso o veículo esteja ligado quando o candidato adentrar o mesmo, o exame terá início quando o candidato colocar o veículo em movimento.



d) Antes do início do tempo no balizamento o examinador deverá explicar para o candidato que o tempo é regressivo, começando em 5 minutos e terminando em zero. Sempre que o tempo de 05(cinco) minutos na baliza zerar, o examinador deverá imobilizar imediatamente o veículo, informando o candidato da reprova e mostrando o cronômetro zerado, para conferência no momento da ocorrência, e não após o veículo ter sido retirado do estacionamento.

### **3.13.9 PROCEDIMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DA BALIZA**

a) Durante a garagem de frente e de ré, o candidato deverá respeitar as faixas pintadas no pavimento da área de baliza e executar a marcha à ré com habilidade.

b) Se, após o início do balizamento, o examinador tiver que parar o exame temporariamente por qualquer motivo que não seja ligado diretamente ao exame, por exemplo: (outro carro entra na frente do candidato que está fazendo a baliza), deverá imediatamente pausar o cronômetro, e depois de solucionado o problema, acionar novamente o cronômetro do momento em que o havia pausado, sem prejuízo ao candidato.

c) Durante o estacionamento, não há necessidade de pedir para o candidato alinhar o pneu dianteiro do veículo, a não ser que seja para melhor verificação do examinador. O importante é que parte dos pneus dianteiro e traseiro esteja sobre a faixa delimitadora (considerando que a infração art. 181 inciso II trata de que a infração ocorre quando o veículo estiver com qualquer das rodas dianteira ou traseira fora da linha dos 50(cinquenta) cm).

### **3.13.10 REPROVAÇÃO DURANTE O EXAME DE BALIZAMENTO**

Durante o balizamento, o candidato que permitir que o veículo avance sobre a base de sustentação da baliza removível, toque ou derrube qualquer balizamento ou protótipo, invadir qualquer faixa nas garagens de frente ou de ré, deixar que o retrovisor ou parte do veículo avance sobre a baliza e/ou a projeção destes, sobre as faixas demarcatórias será considerado falta eliminatória. O examinador deve lembrar ao candidato que as faixas das garagens representam a projeção de uma parede, então invadi-las com o retrovisor do veículo ou qualquer parte do mesmo seria equivalente a uma colisão. Se o para-choque, o retrovisor externo ou outra parte qualquer do veículo invadir a faixa demarcatória, mesmo que os pneus não tenham invadido a faixa, será considerada falta eliminatória (avançar sobre o balizamento demarcado).

### **3.13.11 CONCLUSÃO DO BALIZAMENTO**

Ao sair totalmente do estacionamento com o para-choque traseiro do veículo, o tempo será finalizado. O candidato deverá desligar o veículo deixando-o em segurança (veículo desligado, engrenado e freio de mão devidamente acionado) para o próximo candidato. Caso tenha mais de um candidato no mesmo carro e o ar-condicionado estiver ligado, o candidato que for sair pode deixar o carro em ponto neutro e freio de mão acionado.

### **3.13.12 PRESENÇA DE INSTRUTORES DURANTE O EXAME DE BALIZAMENTO**

- a) Fica estabelecido que, no local do exame das categorias A, B, C, D e E, não será permitida a entrada de instrutores, a não ser em casos excepcionais, quando solicitado pelo examinador.
- b) Quando o examinador perceber que, durante o balizamento, o instrutor do CFC está orientando o candidato, verbalmente e/ou por sinais, deve determinar que o candidato refaça a última ação executada e o examinador deve advertir o instrutor. Ao final dos exames, o examinador registrará o fato em relatório que será encaminhado à Supervisão da Banca Examinadora para as devidas providências.
- c) Caso o examinador perceba que uma pessoa alheia ao exame (familiar, amigo, outros) estiver orientando o candidato, o examinador deve solicitar que a pessoa se afaste da área de balizamento e determinar ao candidato que refaça a última ação executada. No caso de não atendimento ao pedido do examinador, o exame será interrompido até que a situação seja normalizada, caso isso não ocorra o candidato será considerado “Reprovado”. A falta cobrada será a de não completar a realização de todas as etapas do exame.
- d) Quando o candidato iniciar o exame de balizamento sem o cinto de segurança, o examinador deverá parar o exame, sem parar o cronômetro, e solicitar que o mesmo coloque o cinto, registrando a falta correspondente.
- e) Na área de balizamento da Capital, o instrutor deverá entrar com o veículo e posicioná-lo na baliza indicada pelo examinador e, imediatamente, retirar-se do local. Ao término do exame de balizamento, o instrutor deverá retirar o veículo da área de exame.
- f) Durante os exames, os instrutores deverão ficar a uma distância mínima de 50(cinquenta) metros do local.
- g) Caso os instrutores não acatem o pedido do examinador para manter-se afastados, o examinador deverá identificar os instrutores e encaminhar os nomes correspondentes para a DISUP (Divisão de Supervisão de CFC) através de relatório, dizendo que os respectivos instrutores estavam reconhecidamente atrapalhando o exame.
- h) Em último caso, se o examinador não conseguir afastar instrutores e candidatos ou outras pessoas alheias ao exame que queiram ficar muito perto, desobedecendo a solicitação feita para manter-se afastados, o examinador deverá interromper os exames até que o problema seja solucionado.



### 3.13.13 PROIBIÇÃO DE USO DE MARCAÇÕES NOS VEÍCULOS DURANTE O EXAME DE BALIZAMENTO

Os veículos dos CFC ou de qualquer outra procedência, autorizados pelo DETRAN-MS para a realização de exames, não poderão conter nos vidros ou em quaisquer outros locais do veículo, decalques, adesivos de qualquer natureza, marcas, faixas contendo macetes, com propósito de facilitar o exame.

## EXAMES DE PERCURSO PARA CATEGORIA 4 RODAS

### 4.1. DAS CONVERSÕES PARA CATEGORIA B

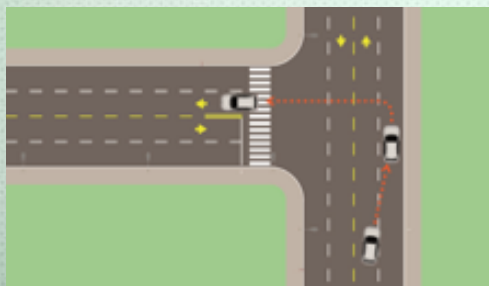
#### 4.1.1 DAS CONVERSÕES À DIREITA

a) Ao convergir à direita, tanto na mão única, como na via de duplo sentido de circulação, o candidato/conductor deve dirigir o veículo com a maior antecedência possível para a faixa da direita e, ao fazer a manobra, assumir a posição o mais próximo possível da direita da via para qual convergiu, tomando a preocupação de manter uma distância mínima de segurança, pois com as rodas muito próximas do bordo da via, elas poderão bater na guia podendo até avançar sobre o meio-fio. Se abrir demasiadamente o ângulo da conversão, poderá ocorrer uma invasão da faixa contrária. Caso não tenha nenhum veículo estacionado próximo ao cruzamento o condutor deverá adentrar na área de estacionamento aproximando-se da guia para realizar a manobra impedindo assim que pela sua direita passe uma moto ou carro.



#### 4.1.2 DAS CONVERSÕES À ESQUERDA

a) Conversão à esquerda em rodovia – nas vias providas de acostamento (rodovias) aguardar no acostamento à direita antes de convergir.



b) Conversão à esquerda saindo de uma avenida de canteiro e entrando em uma rua de duplo sentido de circulação da via – posicionar-se o mais próximo do canteiro antes de efetuar a manobra, buscando o centro do cruzamento e entrando em sua mão de direção.



c) Conversão à esquerda saindo de uma avenida e entrando em uma rua de mão única – manter-se junto ao canteiro, aproximando-se do cruzamento, adentrar na primeira faixa e assim que possível deslocar-se mais para a direita da via.



d) Conversão à esquerda saindo de uma via de duplo sentido de circulação para uma avenida com somente uma pista de rolamento larga, posteriormente a conversão deslocar um pouco para a direita, próximo a faixa de estacionamento, para dar passagem caso alguém queira ultrapassá-lo.





e) Conversão à esquerda, de uma via de mão única para outra de mão dupla – o candidato/conductor deve entrar na faixa da esquerda, fazendo a conversão à esquerda após o ponto de interseção da via, tomando a faixa mais à direita (quando houver) da outra via assim que for possível.



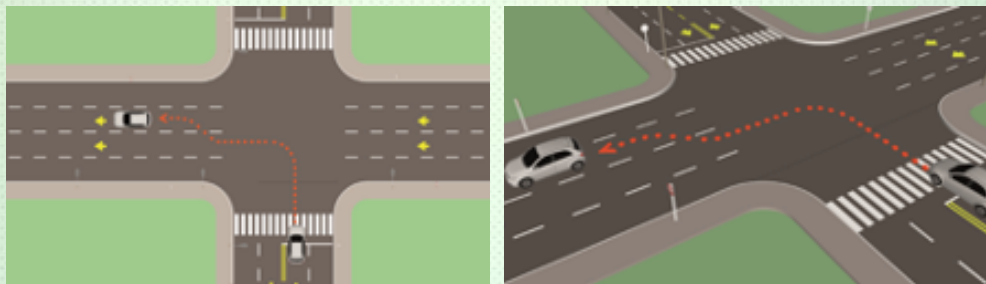
f) Conversão à esquerda, de uma via de mão única para outra via também de mão única – o candidato/conductor fará a aproximação pela faixa da esquerda, obedecendo às mesmas regras para a conversão à direita com relação à distância do bordo da pista. Completando-se a conversão entrar na faixa da esquerda antes do ponto de interseção da via. Posteriormente, deve mudar para a faixa mais à direita. Quando a via comportar três faixas de rolamento será permitido adentrar na faixa do meio.



g) Conversão à esquerda, de uma via de mão dupla para outra também de mão dupla – o motorista realizará a aproximação com as rodas do lado esquerdo o mais próximo possível do centro da via, fazendo a conversão à esquerda após o ponto de interseção da via, tomando a faixa mais à direita da outra via (quando houver), assim que for possível.

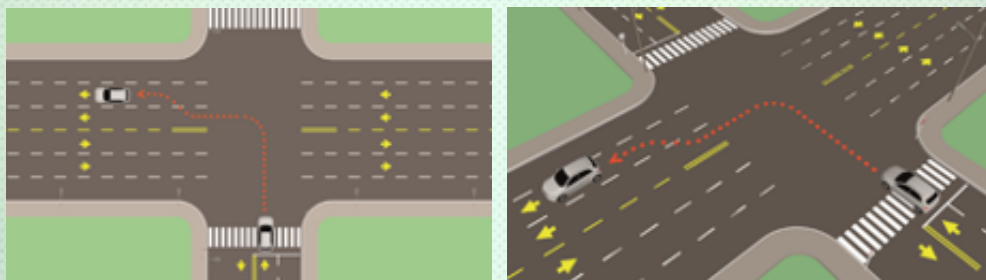


h) Conversão à esquerda, de uma via de mão dupla para outra de mão única – a aproximação é feita com as rodas esquerdas o mais próximo possível do centro da via, fazendo-se a conversão antes de chegar ao centro da interseção da via, deixando o cruzamento pela faixa da esquerda da via em que se está entrando e, mudando para a faixa da direita, quando o tráfego assim o permitir.



Exemplo A

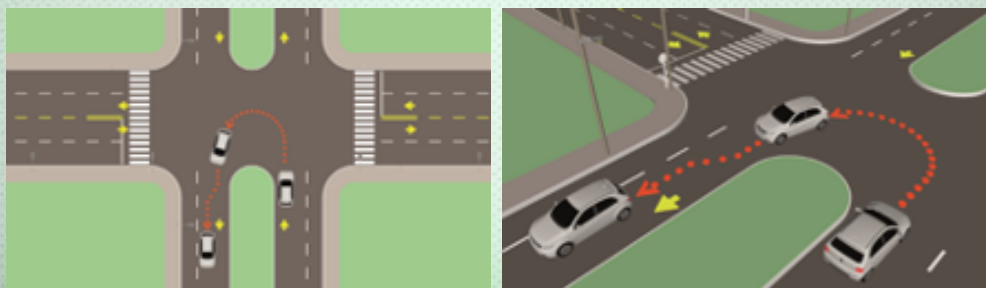
i) Conversão à esquerda, de uma via de mão dupla para outra via de mão dupla com quatro faixas (duas em cada direção) - fará conduzindo o veículo o mais próximo possível do centro da via, efetuando-se a conversão após chegar ao centro do cruzamento, de forma a não entrar na contramão. Ao completar a conversão, pode-se assumir a faixa da esquerda (de ultrapassagem) da via para a qual convergiu, mudando para a faixa da direita, quando o tráfego assim o permitir.



## 4.2 DO RETORNO PARA CATEGORIA B

a) Do retorno com canteiro largo – retorno em avenida com canteiro largo, em cruzamento de duplo sentido de circulação da via. (figuras 1 e 2)

**Figura 1 - Via com uma pista de rolamento**





**Figura 2 - Via com duas pistas de rolamento**



**Figura 3** – Nos retornos onde o candidato tenha que esperar a conclusão do retorno de outro veículo por falta de espaço, o mesmo deverá esperar a conclusão do retorno de outro veículo por falta de espaço, o mesmo deverá esperar a sua vez na ponta do canteiro da via de onde está saindo, sinalizando devidamente sua intenção. Somente quando o veículo que estiver no espaço entre os canteiros sair o outro poderá entrar. Essa manobra é para não bloquear a via para outros veículos que queiram retornar ou seguir em frente no cruzamento pelo outro lado.



**b) Do retorno com canteiro estreito** – a finalização poderá ocorrer de duas formas: Figura 1 – em via larga, próxima à faixa de estacionamento, devido ao ângulo de convergência.

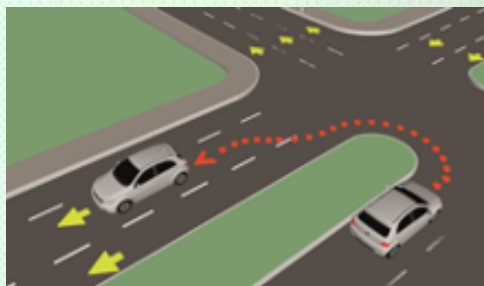


**Figura 2** – em via muito estreita, poderá entrar na área de estacionamento, quando não houver veículos estacionados.

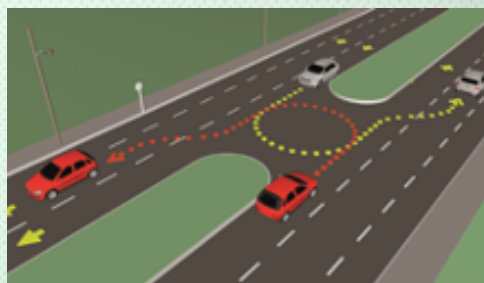
**Importante:** ao entrar na pista de rolamento novamente deverá ter atenção e fazer a sinalização pertinente para retornar na via.



**c) Do retorno com canteiro em cruzamento de mão única** – retorno em avenida com canteiro em cruzamento de vias de sentido único



**d) Do retorno com canteiro sem cruzamento** – retorno em avenida com canteiro sem cruzamento. A manobra de retorno deverá ser feita de forma que ambos os condutores atinjam sua mão de direção e a pista adequada ao desenvolvimento de seu veículo.





**e) Do retorno em cruzamento de avenidas com canteiros muito largos** – quando, por falta de sinalização, não for permitido o retorno fechado, o candidato/conductor deverá levar o veículo até o eixo do encontro dos canteiros, executando ali o retorno. Em casos de canteiros mais estreitos ele deverá atingir a primeira faixa da via transversal por onde retornará.



#### **4.2.1 Do retorno para casos específicos em algumas cidades de Mato Grosso do Sul.**

4.2.1.1 Deverão ser cobrados em todo o estado do Mato Grosso do Sul:

- Onde existir sinalização permitindo o retorno fechado, o candidato deverá acatar a sinalização e nada será cobrado.
- Nos cruzamentos onde não existir nenhuma sinalização vertical ou horizontal, o retorno deverá ser realizado como descreve o Manual de Procedimentos.

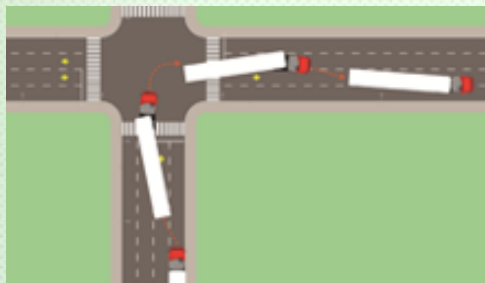
#### **4.3 DAS CONVERSÕES PARA CATEGORIAS ALTAS C, D, e E**

Todo o processo de manobra de conversões com veículos de grande porte está relacionado ao tamanho dos veículos e às dimensões das vias de onde estão saindo, bem como as vias em que estão entrando, leva-se em consideração que existe a permissão de que estes veículos utilizem, eventualmente quando necessário a contramão de direção por segurança, para que não avancem sobre as calçadas pondo em risco a vida dos usuários das vias.

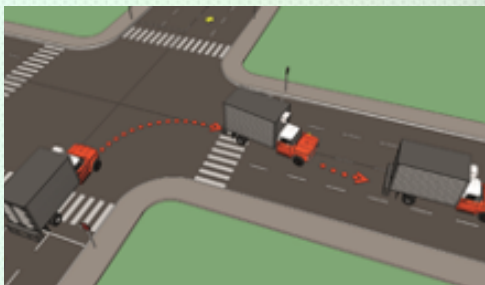
**4.3.1** Conversão à direita de veículo articulado com início da manobra saindo de uma via larga de duplo sentido de circulação – o condutor deverá permanecer na sua mão de direção quando a via de saída for larga o suficiente, o condutor não precisará adentrar na contramão de direção da onde está saindo. O mesmo poderá utilizar a contramão de direção da via de onde está entrando, caso contrário sofrerá o risco de subir na calçada com o eixo traseiro direito.



**4.3.2** Conversão à direita de um veículo articulado com início da manobra saindo de uma via estreita de duplo sentido de circulação e entrando em outra via também estreita de duplo sentido de circulação – o condutor poderá entrar na contramão de direção tanto da via em que está saindo, bem como na rua em que está entrando, tomando as devidas cautelas, caso contrário sofrerá o risco de subir na calçada com o eixo traseiro direito.



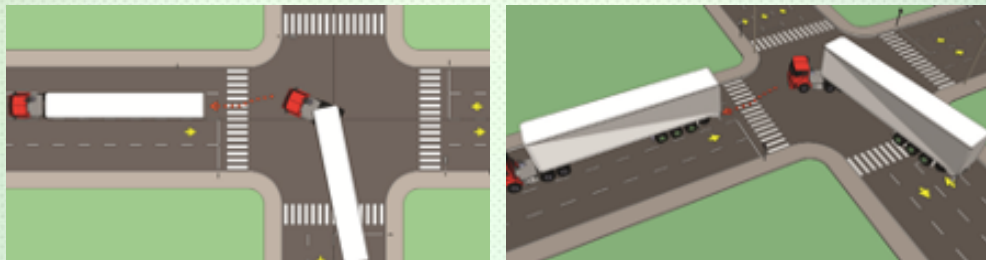
**4.3.3** Conversão à direita com caminhão trucado, tóco, ônibus ou micro-ônibus com início da manobra saindo de uma via larga de duplo sentido de circulação – o condutor deverá permanecer na sua mão de direção quando a via de saída for larga o suficiente e o condutor não precisar adentrar na contramão de direção de onde está saindo. O mesmo poderá utilizar a contramão de direção da via onde está entrando, caso contrário sofrerá o risco de subir na calçada com o eixo traseiro direito.



**4.3.4.** Conversão à direita com caminhão trucado, tóco, ônibus ou micro-ônibus com início da manobra saindo de uma via estreita de duplo sentido de circulação, o mesmo poderá entrar na contra mão da rua em que está saindo bem como na rua em que está entrando.



**4.3.5 Conversão à esquerda com veículo articulado, saindo de uma via de duplo sentido para outra com duplo sentido – a carreta deve iniciar a manobra procurando ultrapassar o eixo central da via de preferência, formando o “L”, para que reboque, quando da finalização da manobra, não tenha o risco de passar sobre um veículo parado na via oposta em que a carreta vai entrar.**



**Parágrafo Único:** A utilização da contramão por caminhões e ônibus menores, durante a finalização da conversão, apesar de ser permitido, deve ser utilizada com cautela, somente quando houver real necessidade visando à segurança da manobra e sempre considerando a largura da via e a situação do momento.

**4.4 – O DETRAN-MS**, visando à segurança do processo de habilitação nas Categorias C, D e E durante as aulas e exame prático de direção veicular, solicita, dentro das possibilidades, que cada Centro de Formação de Condutores possua nos veículos dessas categorias, uma adaptação de retrovisores auxiliares, tanto do lado esquerdo como do lado direito, para serem utilizados pelos instrutores e examinadores. Seguem algumas fotos como sugestão: a adaptação fica a critério de cada CFC.

#### LADO ESQUERDO



#### LADO DIREITO

**4.4.1 –** Para as categorias C, D e E sugere-se a implantação no painel do veículo de dois dispositivos auxiliares (tipo luz indicadora de pisca na parte externa no painel) que acompanhem a seta quando acionada, sendo uma para a direita e uma para esquerda. Esses dispositivos auxiliarão instrutores e examinadores durante o aprendizado e durante a avaliação, a adaptação fica a critério do CFC.

## **4.5 DA CIRCULAÇÃO EM ROTATÓRIAS**

**4.5.1** Define-se como rotatória um espaço de circulação rodoviária, com forma geralmente circular, de encontro de várias vias de trânsito onde o trânsito se processa em sentido giratório, em um único sentido em torno de uma placa central geralmente circular e intransponível.

**4.5.2** As rotatórias são interseções que tem como objetivos:

- a) diminuir o risco de acidentes e colisões;
- b) aumentar a fluidez do trânsito;
- c) dirimir conflitos de interseção de vias;
- d) reduzir o tempo de acesso e de passagem;
- e) evitar sinalização semafórica ou de agentes de trânsito;
- f) reduzir a velocidade de circulação;
- g) acalmar o tráfego em zonas urbanas;
- h) enfatizar a transição de ambientes rodoviários ou alteração das características físicas das infraestruturas (mudanças do seu perfil transversal).

**4.5.3** As rotatórias promovem melhoria na qualidade de circulação e ainda constituem normalmente locais de referência arquitetônica e cultural.

**4.5.4** Aproximação e acesso à rotatória – dentro das localidades, o candidato deve utilizar a via de trânsito mais conveniente ao seu destino. Se a via de acesso à rotatória possui mais de uma faixa de circulação no mesmo sentido, deve ser selecionada aquela que mais se adequar à saída que o candidato pretende tomar dentro da rotatória.

**4.5.5** Velocidade na rotatória – deve ser observada velocidade moderada nas entradas e nas saídas das rotatórias, necessária pela própria geometria da rotatória e da existência frequente de faixa de pedestres. Por isso o candidato deve moderar a velocidade, atendendo aos limites estabelecidos.

**4.5.6** Sinalização na rotatória – na entrada das rotatórias, o candidato deve sinalizar sua intenção de entrar na via da direita, caso queira sair na primeira saída da rotatória, utilizando a seta de mudança de direção da direita.

- a) Se pretender inserir-se na via central ou à esquerda dentro da rotatória, o candidato deve sinalizar para a esquerda.
- b) Dentro da rotatória, enquanto circular na mesma via, deve manter o sinal de mudança de direção à esquerda, exceto se pretender sair ou mudar para uma via mais à direita, caso em que deve utilizar o sinal de mudança de direção para a direita.
- c) Aconselha-se que, se circular pela via externa (via mais à direita), o candidato deve manter o sinal de mudança de direção para a esquerda até a saída pretendida, onde sinalizará para a direita.

**4.5.7** Saída da rotatória – para sair de uma rotatória, o candidato deve aproximar-se, com a necessária antecedência e o quanto antes possível da faixa de rolamento da direita e efetuar a manobra no trajeto mais curto.

Sempre que mudar de faixa dentro de uma rotatória, especialmente quando

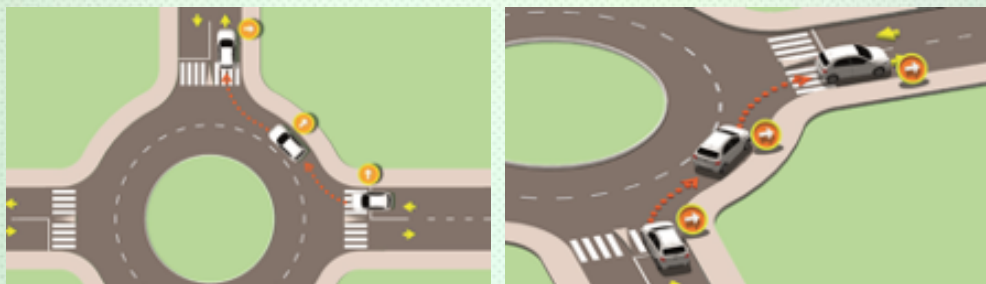


pretender sair da mesma, o candidato deverá verificar o trânsito à sua direita pelo retrovisor da direita e olhar com atenção para o ponto cego na lateral direita do veículo, sinalizando à direita e mudar de faixa e para finalizar a saída sinalizar após passar à última saída antes daquela onde pretende sair.

**4.5.8** Atitudes e comportamentos a serem adotados em rotatórias – se o candidato pretende sair na primeira ou na segunda saída (em uma rotatória pequena) deve aproximar e entrar pela via da direita. Se, por outro lado, pretende circular mais da metade da rotatória então deve entrar pela via da esquerda.

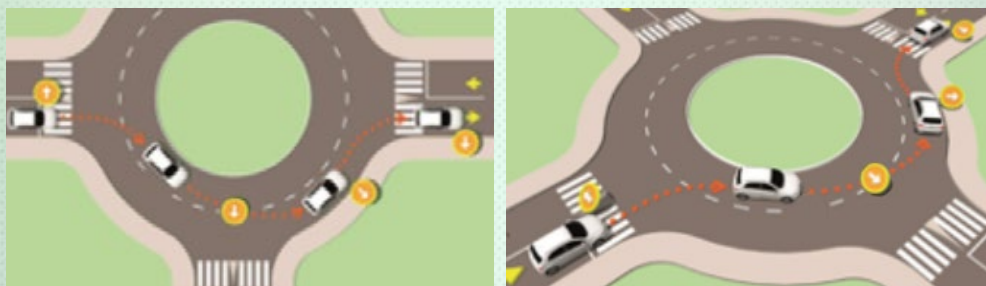
### Figura 1

Entrada na rotatória, com a saída na primeira saída à direita. Rotatória com 2 vias de circulação com 1 via de entrada e 1 de saída.



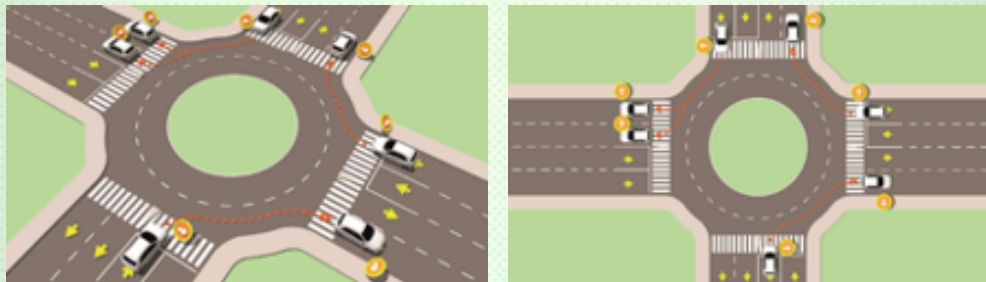
### Figura 2

Entrada na rotatória, com saída na segunda saída. Rotatória com 2 vias de circulação e com 1 via de entrada e de saída.



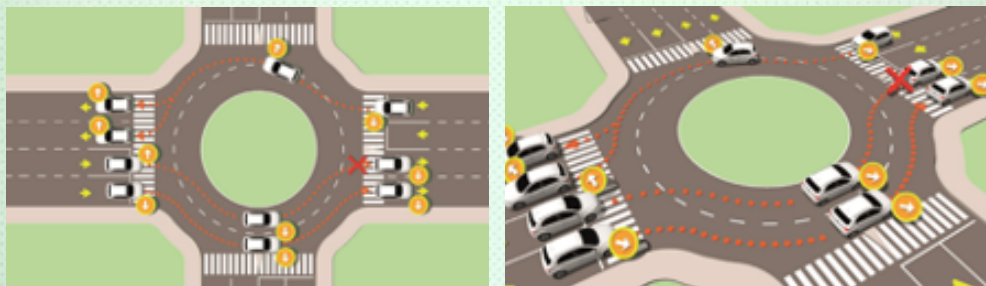
### Figura 3

Entrada na rotatória, com saída na terceira saída. Rotatória com 2 vias de circulação e com 1 via de entrada e de saída



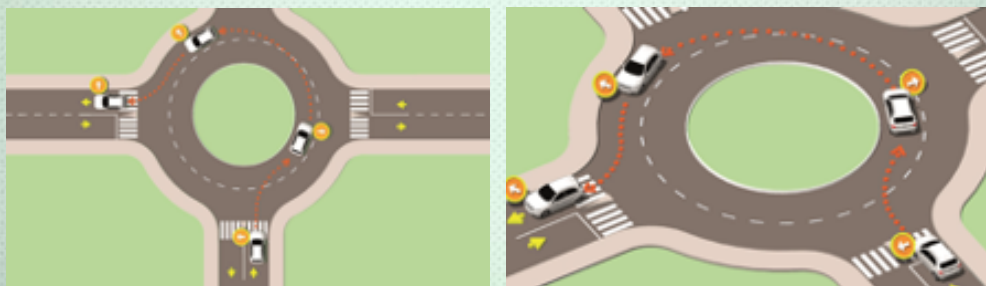
### Figura 4

Entradas e saídas na rotatória - fluxo de tráfego; Rotatória com 2 vias de circulação e com 1 via de entrada e de saída.



### Figura 5

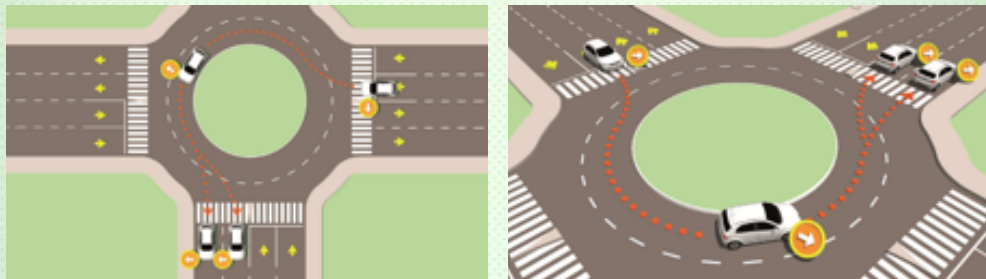
Entradas e saídas na rotatória - fluxo de tráfego; Rotatória com 2 vias de circulação e com 2 vias de entrada e saída.





## Figura 6

Entradas e saídas na rotatória fluxo de tráfego; Rotatória com 2 vias de circulação e com 2 vias de entrada e saída



### 4.6 DOS PROCEDIMENTOS EM VIA EXPRESSA

4.6.1 Ao entrar em uma via expressa, o candidato deve assumir a faixa de integração (aceleração), acelerando de forma que o veículo alcance a mesma velocidade do fluxo de veículos que trafegam pela via expressa.

a) Se houver necessidade de esperar para efetuar a entrada, deve diminuir a velocidade no início da faixa de integração, de forma que tenha espaço suficiente para acelerar até a velocidade necessária, não atrapalhando o tráfego da via expressa, devendo entrar nessa via em velocidade compatível com a mesma.

4.6.2 Ao deixar uma via expressa, o candidato deve assumir a faixa de desaceleração e começar a reduzir a velocidade. Não havendo tal faixa, deve diminuir a velocidade antes de alcançar a saída.

4.6.3 A sinalização na entrada e na saída da via expressa deve ser usada com a devida antecedência durante toda a mudança de direção.

#### 4.6.4 PROCEDIMENTOS PARA ULTRAPASSAGEM

a) Nas situações de ultrapassagem, o candidato deve verificar antes se o espaço é suficiente para a ultrapassagem, considerando não só a distância em que se encontram os veículos que venham em sentido contrário, mas também o fato de que as velocidades dos veículos que trafegam em sentidos opostos se somam.

b) Sinalizar sempre e com a devida antecedência, tanto para o veículo que pretende ultrapassar, quanto para o que vem atrás, para que saibam a sua intenção.

c) Imprimir velocidade superior à do veículo que deseja ultrapassar, sem colocar em risco a segurança do trânsito.

d) Ao ultrapassar outro veículo, só retornar à sua faixa após a ultrapassagem se completar.

e) Manter os indicadores de mudança de direções ligados durante toda a ultrapassagem. Em qualquer ultrapassagem, o candidato deverá sinalizar para a esquerda e, antes de iniciar a ultrapassagem, verificar pelo retrovisor interno e externo da esquerda se outro veículo não teve a intenção de ultrapassá-lo; só depois disso deve iniciar o processo de ultrapassagem. Para retornar da

ultrapassagem, voltar a consultar os retrovisores internos e externos da direita, para ver também se tomou à distância de segurança do outro veículo ultrapassado, sinalizar adequadamente para a direita e então voltar para sua faixa.

f) Ao ser ultrapassado por outro veículo, nunca tentar impedi-lo, sob perigo de oportunizar competição perigosa, além de forçar o motor do veículo a funcionar em rotações improdutivas. Facilitar a ultrapassagem mantendo a velocidade que está trafegando.

g) Não acelerar o veículo ao ser ultrapassado e, se necessário, diminuir a velocidade, a fim de evitar uma emergência ou acidente. Lembrar que, ao sinalizar, o candidato demonstra sua intenção, entretanto isso não lhe dá o direito de mudar de direção sem antes observar as regras acima.

## **4.7 DAS ATITUDES DO CANDIDATO CONSIDERADAS COMO FALTA**

4.7.1 Do candidato que não utilizar os retrovisores externos nas mudanças de faixa, estacionamento, conversões à esquerda, à direita e retornos, não havendo risco de acidente, deve ser cobrada uma falta leve, conforme Art.169 do Código de Trânsito Brasileiro/CTB: “Dirigir sem atenção ou sem cuidados indispensáveis à segurança”.

4.7.2 Durante a movimentação do veículo durante o exame caso o candidato a cada troca de marcha olhe para o câmbio para ver sua posição, será cobrada uma falta do Art.169 do Código de Trânsito Brasileiro/CTB: “Dirigir sem atenção ou sem cuidados indispensáveis à segurança”, pois toda vez que o mesmo tem essa atitude, ele tira sua atenção da via mesmo que momentaneamente.

4.7.3 Caso haja risco de acidente e o examinador for obrigado a intervir na direção, deverá ser cobrada uma falta eliminatória, em conformidade com o CTB, Art. 170: “Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via, ou os demais veículos”.

4.7.4 As faltas referentes às operações de retorno, em avenidas divididas por canteiros centrais, feitas fora do eixo da pista de rolamento, aproximando-se do canteiro direito serão cobradas de duas formas:

a) Caso haja prejuízo à livre circulação dos demais veículos, deverá ser cobrada uma falta eliminatória, segundo Art. 206 do CTB, inciso V: “Efetuar operação de retorno com prejuízo da livre circulação”.

b) Caso não ocorra prejuízo da livre circulação, deverá ser cobrada uma falta grave, pois deixou de observar as regras de ultrapassagem e mudança de direção.

c) As demais faltas relacionadas a retorno devem ser cobradas conforme consta no Código de Trânsito Brasileiro/CTB.

## **4.8 DAS PROIBIÇÕES AO CANDIDATO DURANTE O EXAME DE PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR**

4.8.1 Não é recomendado o uso de roupas transparentes e/ou decotadas, minissaias, camisetas masculinas tipo regata (cavas grandes), shorts, bermudas e calçados que não estejam devidamente fixados nos pés (tipo chinelo), neste último passivo de falta pelo candidato.



4.8.2 Não será permitido ao candidato realizar o exame descalço.

4.8.3 Não será permitido ao candidato prestar exames portando arma branca ou de fogo, mesmo que seja policial, bem como o candidato em visível estado de embriaguez.

4.8.4 O candidato que não concluir o exame prático de direção veicular por problemas emocionais estará automaticamente reprovado e deverá ser cobrada a falta eliminatória (não completar a realização de todas as etapas do exame).

#### **4.9 DA PONTUAÇÃO NO EXAME PRÁTICO – CATEGORIA 4 RODAS**

4.9.1 Conforme regulamentado pela Resolução CONTRAN n. 789/2020:

“Art. 18. O candidato será avaliado no Exame de Direção Veicular em função da pontuação negativa por faltas cometidas durante todas as etapas do exame, atribuindo-se a seguinte pontuação:

I - uma falta eliminatória: reprovação;

II - uma falta grave: três pontos negativos;

III - uma falta média: dois pontos negativos; e

IV - uma falta leve: um ponto negativo.

4.9.2 Parágrafo único. Será considerado reprovado no Exame de Direção Veicular o candidato que cometer falta eliminatória ou cuja soma dos pontos negativos ultrapasse a três.

#### **4.9.3 Constituem faltas no Exame de Direção Veicular para veículos das categorias B, C, D e E:**

##### **4.9.4 I – Faltas Eliminatórias:**

**Faltas eliminatórias serão cobradas conforme as interpretações abaixo:**

##### **a) Desobedecer à sinalização semafórica e de parada obrigatória;**

I. Deixar de obedecer ao semáforo quando o mesmo indicar parada.

II. Avançar a sinalização vertical, horizontal ou sonora de parada obrigatória.

III. Ficar parado fechando o trânsito quando o semáforo abrir e o candidato não perceber esse fato, até que alguém buzine ou o examinador informe para ele prosseguir.

IV. Não respeitar a sinalização da placa na parada obrigatória por falta de atenção, passando direto ou apenas reduzindo a velocidade e não parar totalmente o carro.

V. Passar ou atravessar qualquer cruzamento não sinalizado sem reduzir e sem a devida atenção, em se tratando de Bifurcação em T, de avenidas com ou sem canteiro, ruas ou demais vias: o candidato “Passar sem a devida cautela necessária, apresentando risco iminente de acidente” será cobrada a falta do (Art.170 do Código de Trânsito Brasileiro).

VI. Todas as vezes em que o examinador precisar intervir na direção tocando no volante ou acionando o freio do veículo para desviar de uma possível colisão causada pelo candidato, será cobrada falta (Art. 170 do CTB).

**b) avançar sobre o meio-fio;**

I. Subir com o(s) pneu(s) do veículo no meio-fio durante o balizamento, percurso, conversões ou em qualquer outro deslocamento.

**c) não colocar o veículo na área balizada, em no máximo três tentativas, no tempo estabelecido;**

I. Não conseguir estacionar o veículo na área balizada, nas três tentativas, no tempo estabelecido de 05(cinco) minutos.

**d) avançar sobre o balizamento demarcado quando do estacionamento do veículo na vaga;**

I. Tocar em qualquer baliza ou protótipo, ou avançar sobre qualquer faixa delimitadora das garagens de frente e de ré, podendo o meio-fio ser utilizado como referência para alinhamento do veículo no estacionamento.

II. O candidato poderá encostar a parte lateral do pneu no meio-fio, contudo não poderá subir nem atritar (pressionar) contra o meio-fio.

III. O engate é considerado como extensão do veículo. Para efeito de exame, o avanço do mesmo caracterizará falta.

**e) transitar pela contramão de direção;**

I. Permanecer ser estar com a devidamente sinalização no sentido de fluxo contrário;

II. Permanecer apesar de sinalizando, por tempo superior ao necessário nas ultrapassagens, ou seja, abrir para ultrapassar e continuar em frente na contra-mão de direção, sem retornar para a sua faixa de trânsito.

**f) não completar a realização de todas as etapas do exame;**

I. Deixar de completar qualquer das etapas do exame por vontade própria ou por inabilidade, ou ainda caso o veículo venha a estragar e não consiga arrumá-lo até o final dos exames do dia.

**g) avançar a via preferencial;**

I. No percurso, chegando em cruzamentos sinalizados, não sinalizados, bifurcações em “T” e avenidas com ou sem canteiro (para executar retornos, conversões ou mesmo seguir em frente), avançar com a frente do carro sobre o cruzamento, fazendo a primeira parada além do limite do meio-fio da via transversal, colocando o carro em risco iminente de acidente.

II. Desrespeitar o direito de circulação de outro veículo que transite na via



preferencial, fazendo com que o veículo que trafegue pela via tenha que reduzir a sua velocidade, às vezes até parando na via, por causa da entrada do veículo do CFC em velocidade incompatível com as condições da via. Ex: O candidato realiza uma manobra de conversão tanto a direita como a esquerda em uma velocidade muito baixa sem observar a velocidade de algum veículo que seguia pela via que o candidato adentrou, fazendo com que o veículo que seguia em linha reta pela via tenha que frear ou até mesmo parar o carro por conta da velocidade muito baixa do veículo do CFC.

#### **h) provocar acidente durante a realização do exame;**

I. O candidato será eliminado quando vir a causar um acidente, (abalroamento independente da extensão dos danos). Ex: bater com o retrovisor em algum obstáculo como galho, caçamba, poste, pessoa, outro carro parado ou em movimento, bater em um ciclista, atropelar um pedestre e outros, salvo quando o candidato não for o causador e sim a vítima do acidente.

II. Caso haja dúvida quanto à responsabilidade do acidente, a falta não será marcada.

#### **i) exceder a velocidade regulamentada para a via;**

I. Exceder a velocidade preestabelecida para as vias sinalizadas;

#### **j) cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza gravíssima:**

I. Cometer infração de trânsito de circulação de natureza gravíssima, não especificada nos itens anteriores.

### **4.9.5 Quadro resumo – Artigos das demais infrações gravíssimas (CTB). Que poderão ser utilizadas durante o exame.**

#### **INFRAÇÕES GRAVÍSSIMAS, REPROVAÇÃO AUTOMÁTICA NO EXAME.**

**Art. 162, VI - Dirigir veículo sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir;**

**Art. 170 - Dirigir ameaçando pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos;**

**Art. 189 - Deixar de dar passagem a veículo em serviço de urgência, quando devidamente sinalizado;**

**Art. 191 -Forçar passagem entre veículos que transitam em sentidos opostos durante a ultrapassagem;**

**Art. 206, I - Fazer retorno em locais proibidos por sinalização;**

**Art. 206, IV – executar operação de retorno nas interseções, entrando na contramão de direção da via transversal;**

**Art. 206, V – Executar operação de retorno com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos;**

**Art. 206, III – Executar operação de retorno passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados;**

**Art. 213 –Deixar de parar veículo sempre que sua marcha for interceptada por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros;**

**Art. 214, I – Deixar de dar passagem a pedestre ou a veículo não motorizado quando se encontrem em faixa própria.**

#### **4.9.6 Faltas Graves – constituem faltas graves:**

##### **a) desobedecer a sinalização da via, ou ao agente da autoridade de trânsito:**

I. Quando o candidato deixar de observar qualquer sinalização da via, seja ela de regulamentação ou de advertência, exceto aquelas já explicitadas como gravíssimas. Ex.: o candidato ao chegar próximo a um cruzamento sinalizado parar o carro sem motivo de risco iminente, deixando de observar que a sinalização do cruzamento lhe dá a preferência da via.

II. O candidato deixar de observar uma sinalização de saliência ou lombada e passar sem reduzir a velocidade, sobre a lombada.

III. Desobedecer a qualquer ordem emanada pelo agente de trânsito (pessoa designada pela autoridade de trânsito para lavrar autos de infração).

IV. Desobedecer à faixa de retenção que compõe a sinalização semafórica ou de parada obrigatória sem, contudo avançar o sinal vermelho do semáforo.

##### **b) não observar as regras de ultrapassagem ou de mudança de direção:**

I - Deixar de observar as regras de ultrapassagem especificadas no CTB, Art.29 Incisos: IX, X, XI e nos artigos 30, 31, 32 e 33.

*Art. 29 - IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o*



*propósito de entrar à esquerda;*

*X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:*

*a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;*

*b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;*

*c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;*

*XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:*

*a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;*

*b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;*

*c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;*

*Art. 30 Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:*

*I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;*

*II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.*

*Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.*

*Art. 32 O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.*

*Art. 33 Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.*

*II - Deixar de observar as regras, de mudança de direção especificada nos Art.34, 35, 36, 37, 38 e 39 do CTB.*

*Art. 34 O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.*

*Art. 35 Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.*

*Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.*

*Art. 36 O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.*

*Art. 37 Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.*

*Art. 38 Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:*

*I - ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;*

*II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.*

*Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.*

*Art. 39 Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.*

*c) não dar preferência de passagem ao pedestre que estiver atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo, ou ainda quando o pedestre não concluiu*



a travessia, mesmo que ocorra sinal verde para o veículo:

I. Desrespeitar o pedestre, tanto na faixa de pedestre como fora dela.

II. Não observar a preferência de travessia do pedestre nos cruzamentos com sinalização semafórica de controle de passagem de pedestres, ainda que o sinal feche para o mesmo, conforme disciplinado no Art.70, Parágrafo único do CTB:

*Art. 70 Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.*

*Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.*

d) manter a porta do veículo aberta ou semi-aberta durante o percurso da prova ou parte dele:

I. Deixar a porta aberta ou semi-aberta após o início do deslocamento. Nessa situação o examinador deverá solicitar que o candidato estacione, alertar o candidato e pedir para o mesmo que feche a porta do veículo, garantindo a segurança do mesmo e não o isentando da falta cometida.

e) não sinalizar com antecedência a manobra pretendida ou sinalizá-la incorretamente:

I. Deixar de sinalizar com antecedência, sinalizar incorretamente invertendo a seta do veículo nas conversões, retornos ou quaisquer mudanças de direção, ultrapassagens e durante os estacionamentos.

II. Quando o candidato for realizar uma ultrapassagem e não sinalizar para abrir para ultrapassar e não sinalizar para retornar da ultrapassagem devem ser cobradas as duas setas, totalizando 06(seis) pontos. E durante a ultrapassagem o candidato deverá manter a seta ligada durante todo o processo, devendo acionar a seta para retornar somente após passar o(s) veículos estacionados ou em movimento.

III. Deixar de indicar com antecedência, mediante luz indicadora de direção do veículo, a realização das manobras de parar ou de estacionar o veículo, bem como a mudança de direção ou de faixa de circulação.

IV. Quando o candidato sair de um estacionamento com a seta ligada e a mesma não desligar sozinha, se o candidato não observar o fato e a seta permanecer ligada por mais de 50 (cinquenta) metros sem que haja cruzamento, ou passando por cruzamento com a seta ligada, em cada cruzamento será considerada uma falta.

V. O candidato sempre terá que passar o cruzamento com a seta desligada, independentemente da situação.

f) não usar devidamente o cinto de segurança.

I. Deixar de colocar o cinto de segurança. O examinador, após o início da prova, deverá pedir que o candidato pare o veículo em lugar seguro para colocar o cinto, não o isentando da falta cometida.

II. Quando o passageiro se esquecer de colocar o cinto de segurança, após o início da prova o examinador deverá solicitar que o mesmo o faça e cobrar a infração do Art.167 do CTB:

Art. 167 Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança

g) perder o controle da direção do veículo em movimento:

I. Durante ou ao finalizar a conversão travar o volante, provocando movimentos irregulares que variem seu posicionamento dentro da faixa de circulação.

II. Descontrolar no active: deixar que o veículo recue perdendo o controle de embreagem e aceleração. Pode o candidato, a seu critério, utilizar o freio de estacionamento (de mão), de serviço (pedal) ou controle de acelerador e embreagem, desde que, ao sair, não provoque o recuo ou descontrole do veículo (cantar pneus).

III. Descontrolar no declive: falha na frenagem com perda do controle do veículo.

h) cometer infração de trânsito de circulação de natureza grave, não especificada nos itens anteriores.

I. Passar em cruzamento sem sinalização ou sinalização precária, sem a devida cautela e sem reduzir, mas sem risco iminente, cobrar infração grave (Art. 220 IV – deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada).

4.9.7 Quadro resumo – Artigos das demais infrações graves (CTB).

### **INFRAÇÕES GRAVES – ( 3 PONTOS).**

Art.167 - condutor ou passageiros deixarem de usar cinto de segurança;

Art.184, II – Transitar com veículo na faixa ou pista da esquerda, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo;

Art.181, III –Estacionar o veículo afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro;

Art. 192 – Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo;



Art. 215, I – Deixar de dar preferência em interseção não sinalizada a veículo proveniente de rodovia, rotatória ou de via a direita;

Art. 215, II – Deixar de dar preferência de passagem nas interseções com sinalização de regulamentação de dê a preferência;

Art. 220, XI – Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito à aproximação de animais na pista;

Art. 220, III – Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio) ou acostamento;

Art. 220, IV – Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada;

Art. 220, VI – Deixar de reduzir a velocidade a níveis seguros ao transitar por curvas acentuadas.

Art. 220, XIII – Deixar de reduzir a velocidade de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar ciclista;

Art. 230, XIX – Conduzir veículo sem acionar limpador de para-brisa sob chuva.

#### **4.9.8 Faltas Médias – constituem faltas médias:**

##### **a) executar o percurso da prova, no todo ou parte dele, sem estar o freio de mão inteiramente livre:**

I. Colocar o veículo em movimento com o freio de mão sem estar interalmente liberado, tanto no balizamento como no percurso.

##### **b) trafegar em velocidade inadequada para as condições adversas do local, da circulação, do veículo e do clima:**

I. Trafegar com velocidade abaixo da mínima permitida;

II. Retardando ou obstruindo o trânsito durante as conversões e retornos;

III. Trafegar em velocidade insuficiente ou inadequada para as condições adversas da via (rua esburacada e outros), da circulação, do veículo e do clima, prejudicando a fluidez do tráfego.

##### **c) interromper o funcionamento do motor, sem justa razão, após o início da prova:**

I. Interromper (Afogar) o veículo após dar a partida do motor durante o balizamento e no início e ao final do exame de percurso. Na baliza após sair totalmente do estacionamento, não será cobrado caso o candidato venha a interromper, pois ao sair das balizas ou protótipos o cronômetro é parado e o exame é encerrado.

**d) fazer conversão incorretamente:**

I. Utilizar velocidade inadequada (muito baixa) para a manobra e/ou desenvolver trajetória irregular durante a conversão.

II. Ao efetuar uma conversão de mão dupla para mão única em uma via de três faixas de rolamento, e o candidato adentrar na última faixa da direita, será cobrada uma conversão incorreta.

**e) buzina sem necessidade ou em local proibido:**

I. Utilizar a buzina para apressar os usuários da via (pedestres ou condutores) ou em local proibido.

**f) desengrenar o veículo nos declives:**

I. Colocar o veículo em ponto neutro nos declives;

II. Deixar o veículo desengrenado em descida, muito antes da parada ou estacionamento (acionando o pedal da embreagem com o veículo engatado e ir com a embreagem acionada até o veículo parar totalmente).

**g) colocar o veículo em movimento, sem observar as cautelas necessárias:**

I. Adentrar na via saindo do estacionamento, sem observar o tráfego local e sem dar preferência aos veículos, aos ciclistas ou aos pedestres que por ela estejam transitando, deixando de observar nos espelhos retrovisores, interno e externo se existe a possibilidade de se deslocar com segurança. Caso ocorra a necessidade de intervenção por parte do examinador para evitar um acidente será cobrado o Art. 170 do CTB.

**h) usar o pedal da embreagem, antes de usar o pedal de freio nas frenagens:**

I. Acionar o pedal de embreagem, antes de usar o pedal de freio nas frenagens, nas manobras de parada e estacionamento.

**i) entrar nas curvas com a engrenagem de tração do veículo em ponto neutro:**

I. Ao fazer a conversão, ou ao se aproximar de um cruzamento, reduzir de uma marcha para outra sem tirar o pé da embreagem, realizando toda a manobra de conversão com o veículo desengrenado.

**j) engrenar ou utilizar as marchas de maneira incorreta, durante o percurso:**

I. Iniciar o percurso preestabelecido com marcha inadequada outra marcha que não seja a primeira marcha, engrenar marcha inadequada quando reduzir a marcha do veículo (raspando a marcha não conseguindo engatar o veículo).



II. Ao tentar engatar, jogar no neutro sem perceber, acelerar e somente ao perceber tentar engrenar novamente.

III. Ao tentar engatar a terceira marcha e, equivocadamente, engatar a primeira. O exemplo aplica-se a qualquer situação durante a mudança de marcha.

IV. Não desenvolver as marchas de forma compatível com as condições da via (ficar andando somente em 1ª e 2ª marchas em vias compatíveis com o desenvolvimento das mesmas).

V. Caso o examinador observe que há condições de desenvolver a 4ª marcha e o candidato continua na 3ª marcha, o mesmo deve pedir ao candidato que o mesmo a desenvolva e, caso o candidato erre ao engatar ou não o faça ou por insegurança ou imperícia, deverá ser cobrada a falta.

VI. Durante as mudanças de marcha para o desenvolvimento das mesmas o candidato pisar na embreagem e no freio em vez do acelerador, fazendo com que o veículo em vez de desenvolver a velocidade ele a perca.

**k) cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza média, não especificada nos itens anteriores”.**

**l) Caso o candidato, em qualquer categoria, estacionar em uma parada de ônibus deverá ser cobrada falta média (art. 181, XIII).**

#### **4.9.9 Quadro resumo – Artigos das demais infrações médias (CTB).**

##### **INFRAÇÕES MÉDIAS (2 PONTOS).**

**Art. 171 – usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos;**

**Art. 183 – parar veículo sobre a faixa de pedestres, na mudança do sinal luminoso;**

**Art. 185, II – quando o veículo estiver em movimento, deixar de conservá-lo nas faixas da direita, os veículos lentos e de maior porte;**

**Art. 181, VI – estacionar veículo junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galeria subterrâneas desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN;**

**Art. 181, IX – estacionar o veículo onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada e/ou saída de veículos;**

**Art. 181, X – estacionar o veículo impedindo a movimentação de outro veículo.**

**Art. 181, XIII – estacionar o veículo onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque e desembarque de passageiros de transporte coletivo ou na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto;**

**Art. 197 – deixar de deslocar com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados;**

**Art. 198 - deixar de dar passagem pela esquerda quando solicitado;**

**Art. 199 - ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver**

colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar a esquerda;

**Art. 201** – deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta.

**Art. 217** – entrar ou sair de fila de veículos sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos;

**Art. 219** – transitar com o veículo em velocidade inferior à velocidade inferior à metade da máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita;

**Art. 252, V** - dirigir o veículo com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais de regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

#### **4.9.9.1 Faltas Leves – constituem faltas leves:**

##### **a) provocar movimentos irregulares no veículo, sem motivo justificado:**

- I. Provocar solavancos na mudança de marcha (o veículo sair pulando).
- II. Frear o veículo de forma errada provocando movimentos irregulares no veículo.
- III. Não manter o volante estável ao realizar uma trajetória retilínea, fazendo movimentos irregulares de um lado para o outro com o volante.

##### **b) ajustar incorretamente o banco do veículo destinado ao condutor:**

- I. Demonstrar dificuldades ao buscar o contato com os pedais de freio, embreagem e acelerador do veículo.
- II. Utilizar o volante como apoio para alcançar os pedais.
- III. Iniciar a prova com o banco do candidato destravado, ajustar ou tentar ajustá-lo após o início da prova.
- IV. Caso o examinador constate que o candidato está com o banco fora do padrão de sua compleição física, deverá pedir para que o mesmo pare o veículo e ajuste adequadamente seu banco e, após a correção, cobrar a falta e dar continuidade à avaliação.

##### **c) não ajustar devidamente os espelhos retrovisores:**

- I. Encontrar dificuldades para ter boa visibilidade após o início da prova.
- II. Solicitar auxílio para a regulagem dos espelhos retrovisores, interno ou externo, após o início da prova.
- III. Tentar ajustar os espelhos retrovisores com o veículo em movimento.



**d) apoiar o pé no pedal da embreagem com o veículo engrenado e em movimento:**

I. Permanecer com o pé apoiado no pedal de embreagem, após a sua utilização, excedendo o tempo necessário para operação desejada (mudar a marcha ou parar o veículo).

**e) utilizar ou interpretar incorretamente os instrumentos do painel do veículo:**

I. Demonstrar falta de conhecimentos dos instrumentos do painel.

II. Utilizar de maneira indevida os instrumentos do painel, fazendo a inversão dos mesmos.

III. Não desligar os componentes do painel, quando fizer uso dos mesmos, após o término da avaliação.

IV Acionar sem querer o limpador do para-brisa e não souber desligá-lo.

**f) dar partida ao veículo com a engrenagem de tração ligada:**

I. Ligar o veículo estando engrenado e se esquecer de pisar na embreagem, fazendo com que o veículo dê um pulo para frente.

**g) tentar movimentar o veículo com a engrenagem de tração em ponto neutro:**

I. Tentar colocar o veículo em movimento, estando em ponto neutro.

**i) cometer qualquer outra infração de natureza leve, não especificada nos itens anteriores**

**I. Conduzir o veículo e, na maioria das mudanças de marcha, observar a alavanca de câmbio com o veículo em movimento, será cobrado uma falta leve (Art. 169, CTB – Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança).**

**4.9.9.2 Quadro resumo – Artigos das demais infrações leves (CTB).**

**INFRAÇÕES LEVES – 01 PONTO**

**Art. 169 – dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança;**  
**Art.181, II – estacionar o veículo afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro;**

**Art. 184, I – transitar com veículo na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões a direita;**

#### **4.9.9.3 Não constituem faltas – O examinador não computará como falta de qualquer natureza:**

**I.** Caso o candidato reduza a velocidade de forma compatível ao passar, convergir ou retornar em um cruzamento não sinalizado sejam ruas, avenidas com ou sem canteiros, inclusive nas Bifurcações em “T” passar com atenção devida, observando dos dois lados se é possível entrar com segurança, não deverá ser cobrada nenhuma falta.

**II.** Caso ainda o candidato não pare o veículo nos cruzamentos não sinalizados mas reduza adequadamente também não deverá ser cobrada falta. Porém, em caso de risco iminente pela aproximação de outro veículo, o candidato deverá parar o veículo obrigatoriamente.

**III.** Nos casos de cruzamento com sinalização insuficiente, tanto horizontal quanto vertical, por exemplo: com a placa PARE apenas no outro lado da via, e ou coberta pela vegetação; ou ainda, se a sinalização horizontal estiver precária, reduzir a velocidade e entrar com segurança.

**IV.** Nos casos de cruzamentos com sinalizações insuficientes ou com várias sinalizações que confundam o candidato como exemplo: **(um cruzamento que tenha 3 sinalizações sendo placas de parada obrigatórias ou faixa horizontal de parada obrigatória com isso impedindo de definir a preferência)** não deverá ser cobrada falta caso o candidato parar em um dos pares. Pois a sinalização está irregular. Esse fato geralmente acontece quando é feita uma mudança de sinalização pelo órgão responsável da via e eles não apagam a sinalização anterior, gerando esse tipo de conflito.

**V.** Em caso de visibilidade totalmente prejudicada por obstáculos intervenientes nos cruzamentos como (árvore, banca de revistas, geometria da via, sinalização da via sem visibilidade ou insuficiente, e outros), estando o veículo imobilizado e depois avançar sobre a faixa de retenção quando houver, para melhorar a visibilidade garantindo uma travessia segura e ainda caso ele passe sem parar o veículo mas, reduzindo de forma segura e com atenção devida.

**VI.** Quando durante a prova de percurso, o candidato parar o veículo diante de uma placa de Sinalização de Regulamentação “R2” (Dê a Preferência), mesmo que não venha veículo no momento não deverá ser cobrada falta por essa parada.

**VII.** Quando o candidato tocar bem levemente a parte lateral externa do pneu no meio-fio.



**VIII.** Se o candidato estiver parado no PARE para virar à direita, à esquerda ou seguir em frente, e o mesmo ao sair com o carro em primeira marcha não tirar o pé da embreagem para mudar para segunda marcha, obviamente este procedimento deve ser realizado de forma rápida.

**IX.** Quando o candidato passar no cruzamento e o semáforo indicar a cor amarela.

**X.** Ao executar operação de retorno em avenida com canteiro, se o candidato olhar e não vier outro veículo, não é obrigatório parar, a não ser que no meio do canteiro tenha uma placa de parada obrigatória. É importante que o examinador tenha certeza de que o candidato não esteja avançando a preferência de outro veículo.

**XI.** Quando o candidato em qualquer categoria fizer reduções de marchas de forma não sequencial, desde que diminua a velocidade de forma compatível com a segurança do local e não provoque movimento irregular no veículo. (Ex: reduzir o veículo mudando a marcha da quarta para a segunda).

**XII.** Nas rotatórias onde houver faixas de retenção seguidas de faixas de pedestres e o candidato parar corretamente, se ao sair tiver outro veículo na rotatória, o candidato poderá parar novamente sobre a faixa de pedestre e não deverá ser cobrada falta.

**XIII.** Quando o examinador observar que o candidato, ao executar uma ação diferente da solicitada pelo Examinador e esta ação estiver de acordo com os procedimentos previstos para sua realização, não deverá ser penalizado com falta.

### **Exemplos:**

a) O Examinador solicita ao candidato que ele vire à esquerda, e o candidato sinaliza para a direita fazendo uma conversão perfeita à direita, em via em que seja permitido esse sentido.

b) O Examinador pede ao candidato que retorne em uma avenida e o candidato faz uma conversão perfeita à esquerda, em via permitida à conversão.

c) Caso o examinador peça para o candidato virar em uma determinada rua seja essa, uma contramão de direção, e o examinador só perceber esse fato após a manobra do candidato ou por falta de sinalização ou pela mesma estar encoberta, o mesmo deverá pedir ao candidato para desfazer a manobra e o examinador não deverá cobrar a falta, pois sem querer o candidato foi induzido ao erro.

## **4.10 DOS EXAMES PARA VEÍCULOS DE DUAS RODAS**

### **4.10.1 Local e Procedimentos Preliminares**

#### **I – PARA IDENTIFICAÇÃO NA CATEGORIA “A”**

- a) O candidato deverá se apresentar para a identificação junto ao examinador sem o capacete em sua cabeça, seja capacete aberto ou fechado.
- b) Após a identificação o candidato, ao comando do examinador, deverá colocar o capacete em sua cabeça e ajustá-lo corretamente na frente do examinador sem auxílio de outra pessoa ou instrutor.
- c) Quanto ao capacete, o mesmo deve seguir os preceitos da Resolução 453 CTB e seus anexos: SISTEMA DE RETENÇÃO: composto de cinta jugular – confeccionada em materiais sintéticos, fixados ao casco de forma apropriada, cuja finalidade é a de fixar firmemente (sem qualquer folga aparente) o capacete à calota craniana, por debaixo do maxilar inferior do usuário.
- d) Após a identificação, caso o veículo não responda ao comando de ignição por qualquer motivo, o examinador deverá chamar o instrutor responsável pelo candidato para solucionar o problema existente, após o que este deverá se retirar do local do exame, devendo o candidato reposicionar-se ao final da fila de identificação.
- e) No local de identificação deverá ter sempre a sequência de motos saindo uma e entrando outra.
- f) Para a realização do exame, o calçado deverá estar devidamente fixado aos pés.
- g) O candidato deverá iniciar o exame no local preestabelecido, com o capacete devidamente fixado na cabeça com a jugular tocando a pele e sem folga aparente e com a viseira abaixada ou com óculos de proteção adequados e aprovados pelo INMETRO, nos termos da Resolução CONTRAN n. 453/2013 e alterações.

#### **4.10.2 O EXAME DE VEÍCULO DE CATEGORIA “A”**

- I. Fica estabelecido que durante o exame de categoria “A” no 8 (oito) inicial, ou no 8 (oito) quadrado ou imaginário, o percurso deverá ser de uma volta completa ou de uma volta e meia, dependendo do formato da pista.
- II. Caso o candidato, por qualquer motivo, der uma ou mais voltas no 8(oito) inicial, no 8(oito) imaginário ou no zero, sem que cometa nenhuma falta, não deverá ser cobrada falta alguma.

#### **4.10.3 PROIBIÇÕES AOS INSTRUTORES DURANTE A REALIZAÇÃO DO EXAME.**

- I. Os instrutores deverão permanecer no local a eles destinado, sendo que qualquer orientação aos candidatos deverá ocorrer antes da saída para a identificação.
- II. Caso algum instrutor ou pessoa alheia ao exame dê algum sinal para o candidato no momento do início do exame (como exemplo: baixar a viseira ou



levantar o descanso da moto) que auxilie o candidato a não perder pontos, se o examinador perceber que o candidato foi beneficiado pelo aviso deverá cobrar a falta correspondente do candidato.

**III.** É proibido aos instrutores tumultuar os exames com algazarras, gritos e assovios para transmitir informações aos candidatos com propósito de acenderem o farol, baixar viseira, ou qualquer procedimento que interfira na realização do exame. Na ocorrência desses fatos, o instrutor ou diretor de CFC terá seu nome registrado e será encaminhado à supervisão da Banca Examinadora para as providências cabíveis. E caso o candidato seja beneficiado pelo fatos acima, será cobrada a falta correspondente conforme o inciso II do Item 4.10.3.

**IV.** Durante o processo de identificação, e logo após o mesmo, é proibido ao instrutor do candidato colocar o capacete, ajustar a jugular, entre outros procedimentos em relação ao candidato.

#### **4.10.4 CANCELAMENTO DO EXAME**

I – Caso chova antes do início ou mesmo durante os exames, será considerado um tempo de espera, caso a chuva não passe nesse tempo, o exame será cancelado. E será agendada nova data para o exame.

II – Este critério será adotado para as demais categorias de exame.

III – Caso o exame seja na Capital, a espera será até as 10h00min. Caso seja no interior do estado, a espera será até as 13h30min, nas cidades onde o exame está agendado para o dia todo. Já nas cidades onde o exame estiver agendado para meio período, a espera será de 02(duas) horas do início dos exames.

IV – Nas cidades do interior fica a critério do coordenador da equipe administrar as exceções referentes ao item anterior.

V – Os casos omissos referentes a cancelamentos dos exames na Capital, bem como no Interior do Estado, por condições adversas de tempo, serão analisados e decididos pela Banca Examinadora, na Capital, que determinará o local, data e horário de sua realização.

#### **4.10.5 AVALIAÇÃO NA CATEGORIA “A” – Faltas**

I – Constituem faltas no exame de direção veicular, para obtenção da Autorização Para Conduzir Ciclomotores - ACC ou para veículos da categoria “A”

- a) Uma falta eliminatória: reprovação.
- b) Uma falta grave : 03(três) pontos negativos.
- c) Uma falta média: 02(dois) pontos negativos.
- d) Uma falta leve: 01(um) ponto negativo.

#### **4.10.6 DA REPROVAÇÃO DO CANDIDATO NA CATEGORIA “A”**

I. Será considerado reprovado na prova prática de direção veicular o candidato que cometer falta eliminatória ou quando a somatória dos pontos negativos ultrapassarem 03(três) pontos.

II. No início da categoria “A”, se o candidato interromper o funcionamento do motor mais de uma vez (máximo 02) alguns metros antes da faixa de início do exame, o procedimento adotado pelo examinador será de pedir que o mesmo se aproxime rente a faixa de início e inicie a prova desse ponto. Caso o candidato venha a interromper o motor mais uma vez a roda terá invadido a faixa de início e a prova terá sido iniciada e será marcada a primeira falta de interromper o funcionamento da moto. O candidato deverá ligar a moto novamente, e caso interrompa mais uma vez o mesmo estará reprovado.

III. Se o candidato, ao iniciar a prova de categoria “A”, ultrapassar a faixa de início do exame impulsionando a moto com um dos pés (pedalando) e ele tocar o pé dentro da pista passando pela faixa do início, será cobrada uma falta eliminatória (colocar o(s) pé(s) no chão com o veículo em movimento).

IV. Quando o candidato no exame de moto já saiu do PARE (final) e o examinador constatar que a jugular não está adequadamente fixada (apresentando folga aparente), o candidato será considerado eliminado.

V. Toda parada obrigatória que o candidato fizer durante o exame de categoria “A”, poderá verificar a marcha antes de continuar seu exame. O examinador terá de ter atenção para diferenciar entre a verificação da marcha e o desequilíbrio do candidato ao parar o veículo. A falta em questão será cobrada quando o candidato for parar a moto e colocar o pé direito no chão ou quando colocar primeiro o esquerdo, desequilibrar-se e colocar na sequência o da direita também. Nesse caso, deve ser cobrada falta grave (não manter um pé no chão e o outro no freio ao parar o veículo).

#### **4.10.7 ENCERRAMENTO DA PROVA DE CATEGORIA “A”**

I – Na prova de categoria “A”, o exame se encerra quando o candidato sair do PARE do final com as duas rodas e os pés no estribo da moto e chegar ao lado do examinador (Final da Prova) para que o mesmo finalize seu exame. Com exceção se chegar com a cinta da Jugular estiver frouxa, com folga aparente. Após o comando do examinador o candidato deverá deslocar-se até o mesmo, o candidato até poderá passar a faixa de retenção do final empurrando (pedalando) a moto com os pés porém, deve chegar no examinador com os dois pés no estribo da moto. Caso ele chegue empurrando com um dos pés ele será reprovado, com a falta tocar o(s) pé(s) no chão com o veículo em movimento.

O resultado final será fornecido ao candidato no dia seguinte através de seu CFC ou pela internet, no SITE do DETRAN-MS. A não ser nos casos de o candidato ter cometido uma falta eliminatória e o examinador tirá-lo da pista, nesse caso o candidato saberá de imediato que reprovou.



#### **4.10.8 Faltas eliminatórias – as faltas eliminatórias serão cobradas conforme as interpretações abaixo:**

##### **a) iniciar a prova sem estar com o capacete devidamente ajustado à cabeça ou sem viseira ou óculos de proteção:**

I. Não estar com o capacete afixado de maneira correta, termos da Resolução CONTRAN n. 453/13 e alterações.

SISTEMA DE RETENÇÃO: composto de cinta jugular confeccionada em materiais sintéticos, fixados ao casco de forma apropriada, cuja finalidade é a de fixar firmemente (sem qualquer folga aparente) o capacete à calota craniana, por debaixo do maxilar inferior do usuário.

II. Não usar o capacete com viseira transparente ou óculos de proteção, conforme Resolução CONTRAN n. 453/13 e alterações (caso a viseira esteja levantada e o candidato se esquecer de abaixá-la antes de entrar na área de exame).

III. É permitido ao candidato usar o capacete com viseira escura para a realização da prova:

##### **b) descumprir o percurso preestabelecido ou alterar o percurso preestabelecido:**

I. Alterar o percurso preestabelecido, inclusive nas conversões.

II. Durante a realização do percurso na pista de equilíbrio o mesmo ultrapassar o limite das faixas demarcatórias.

##### **c) abalroar um ou mais cones de balizamento:**

I. Durante o percurso de moto, o candidato deixar a moto tocar em um ou mais cones ou mesmo derrubá-los.

##### **d) cair do veículo, durante a prova:**

I. Após o início e durante a prova, o candidato, por qualquer motivo, cair com o veículo.

II. Caso o candidato caia do veículo, o examinador deverá prestar-lhe socorro imediato e convocar o instrutor para auxiliá-lo.

##### **e) não manter o equilíbrio na prancha, saindo lateralmente da mesma:**

I. Durante o percurso, na execução da prancha, o candidato permitir que a moto desça uma roda ou ambas da mesma (prancha).

#### **f) avançar sobre o meio-fio ou parada obrigatória.**

- I. Qualquer movimento do veículo com a inclinação da roda para o meio-fio, subindo ou batendo no mesmo.
- II. Avançar sobre a parada obrigatória durante o percurso além da sinalização regulamentar, com uma ou duas rodas.

#### **g) colocar o(s) pé(s) no chão, com o veículo em movimento:**

- I. Após o início e durante a prova, o candidato, por qualquer motivo não justificado, tocar com um ou ambos os pés no chão.

#### **h) provocar acidente durante a realização do exame:**

- I. Quando o candidato por qualquer motivo vir a causar um acidente (abalroamento independente da extensão dos danos). Como por exemplo: bater com o retrovisor em algum obstáculo, bater em outra moto parada ou em movimento, atropelar um pedestre, entre outros, salvo quando o candidato não for o causador e sim a vítima do acidente em que a outra pessoa tenha sido a causadora.

#### **i) cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza gravíssima.**

#### **4.10.9 Faltas graves – as faltas graves serão cobradas conforme as interpretações abaixo:**

##### **a) deixar de colocar um pé no chão e outro no freio ao parar o veículo:**

- I. Colocar os dois pés no chão ao parar o veículo.
- II. Colocar somente o pé direito no chão ao parar o veículo. A forma correta é colocar o pé esquerdo no chão e manter o pé direito no pedal de freio quando parar o veículo.
- III. quando o candidato for parar a moto e colocar o pé direito no chão ou quando colocar primeiro o esquerdo, desequilibrar-se e colocar na sequência o da direita também. Nesse caso, deve ser cobrada falta grave (não manter um pé no chão e o outro no freio ao parar o veículo).

##### **b) invadir qualquer faixa durante o percurso:**

- I. Invadir qualquer faixa que seja delimitadora;
- II. Exceto a sinalização de parada obrigatória, esta constitui uma falta eliminatória.

##### **c) fazer incorretamente a sinalização ou deixar de fazê-la:**

- I. Não sinalizar com a devida antecedência a manobra pretendida (sinalizar com a moto parando ou já parada).



II. Esquecer a seta ligada após a mudança de direção ou sinalizar de forma invertida.  
Ex.: vai virar à direita e sinaliza para a esquerda.

III. passar um cruzamento com a seta ligada, sem ter a intenção de convergir naquela via.

**d) fazer o percurso com o farol apagado:**

I. Auto – explicativo.

**e) cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza grave**

**4.10.10 Faltas Médias – as faltas médias serão cobradas conforme as interpretações abaixo:**

**a) utilizar incorretamente os equipamentos.**

I. Desconhecer sobre o funcionamento dos elementos do painel, do acionamento do motor do veículo, entre outros.

**b) engrenar ou utilizar marchas inadequadas durante o percurso.**

I. Deixar de desenvolver as marchas do veículo durante o percurso ou engrená-las inadequadamente.

**c) não recolher o pedal de partida ou o suporte do veículo, antes de iniciar o percurso.**

I. Deixar de recolher o descanso lateral, o descanso central ou o pedal de partida da motocicleta, antes do início da prova.

**d) interromper o funcionamento do motor sem justa razão.**

I – Interromper (Afogar) o motor após o início da prova quando o veículo estiver parado no PARE perderá 02(dois) pontos.

II – Interromper (Afogar) o motor com a moto em movimento e conseguir ligá-la e continuar o percurso sem tocar o(s) pé(s) no chão, perderá somente 02(dois) pontos. Caso venha a tocar o(s) pé(s) no chão, estará eliminado.

**e) conduzir o veículo durante o exame sem segurar o guidão com as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras.**

I – Deixar de manter as duas mãos no guidão durante o percurso.

**f) cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza média.**

**Art. 197 – DEIXAR DE DESLOCAR COM ANTECEDÊNCIA, O VEÍCULO PARA A FAIXA MAIS À ESQUERDA OU MAIS À DIREITA, DENTRO DA RESPECTIVA MÃO DE DIREÇÃO, QUANDO FOR MANOBRAR PARA UM DESSES LADOS.**

**4.10.11 Faltas Leves – as faltas leves serão cobradas conforme as interpretações abaixo:**

**a) colocar o motor em funcionamento, quando já engrenado.**

I. Ligar a moto estando ela engrenada, não apertando a embreagem, de modo que a moto dá um pulo para frente.

**b) conduzir o veículo provocando movimento irregular sem motivo justificado.**

I. Perder o equilíbrio sobre a motocicleta provocando movimento irregular.

II. Tirar a mão muito rapidamente da embreagem para sair e a moto sair pulando, ou ainda qualquer outro movimento que não seja padrão para uma direção segura.

**c) regular os espelhos retrovisores durante o percurso do exame.**

I. Deixar de regular os espelhos retrovisores antes do início da prova.

**d) cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza leve.**

**4.10.12 Não Constituem Faltas – não constitui falta de nenhuma natureza na Cat. A:**

I. Deixar as pontas soltas do material utilizado para afixação do capacete à cabeça, sem folga aparente.

II. O candidato colocar o motor em funcionamento acionando a embreagem com a marcha engrenada, desde que tenha condições de sair sem provocar movimento anormal do veículo.

III. Se o examinador pedir para o candidato parar a moto dentro da pista, para evitar que um exame interfira em outro, e ao continuar o exame este candidato ao tentar sair com a moto interromper o funcionamento do motor uma única vez, essa falta não será cobrada caso interrompa pela segunda vez, essa segunda afogada será cobrada e o examinador deverá solicitar ao candidato que ligue a moto novamente e de continuidade ao exame, se for necessário ainda, pedir para o candidato recuar a moto para obter distância para conseguir o equilíbrio necessário para a retomada do exame.



## REFERÊNCIAS

BRASIL, Lei n. 9.503, de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro/CTB. Departamento Nacional de Trânsito/DENATRAN. Brasília: DENATRAN, 1997.

BRASIL, Lei n. 14.071, de 13 de Outubro de 2020, Altera a Lei n 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito/CONTRAN. Resolução n. 160, de 22 de abril de 2004, que aprova o anexo II do Código de Trânsito Brasileiro. BRASÍLIA: DENATRAN, 2004.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito/CONTRAN. Resolução n. 453, de 26 de setembro de 2013 que disciplina o uso de capacete para condutor e passageiro de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclos motorizados e quadriciclo motorizado, e dá outras providências.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito/CONTRAN. Resolução n. 789 de 18 de Junho de 2020. Consolida normas sobre o processo de formação de condutores de veículos automotores e elétricos.

### **ANEXO I - RESOLUÇÃO CETRAN/MS/Nº 024/2000 - DE 15 DE MARÇO DE 2000.**

“Estabelece requisitos mínimos a serem adotados na realização do exame prático e candidatos A obtenção de C.N.H.”.

**O CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL – CETRAN/MS**, no uso de suas atribuições legais, especialmente às conferidas pelo inciso X, do Artigo 14, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, alterada pela Lei 9.602, de 21 de Janeiro do corrente, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e

CONSIDERANDO que não se encontra regulamentado com especificidade o exame prático de direção veicular e,

CONSIDERANDO a necessidade de se estabelecer requisitos mínimos, bem como uniformizar o processo de avaliação de candidatos à condutores de veículos,

### **RESOLVE:**

Artigo 1º O exame prático de direção veicular será realizado em via pública urbana e rural e obedecerá os seguinte critérios:

I) O tempo da prova de percurso será de no mínimo 8 (oito) minutos, dentro do qual o candidato deverá realizar as seguintes operações:

- a) retornos, canteiros central, mínimo de 2 (dois), máximo de 4 (quatro);
- b) estacionamento lateral (não entre vagas) mínimo de 1 (um), máximo de 2 (dois);

- c) conversões à esquerda mínimo 3 (três), máximo de 6 (seis);
- d) conversões à direita mínimo 3 (três) máxima 6 (seis);
- e) Percurso em linha reta de no mínimo 500 m (quinhentos) metros, para avaliação de mudança de marcha e desenvolvimento do veículo, conforme a velocidade da via;

II) Na avaliação de garagem e baliza o tempo máximo para realização do conjunto não será maior que 5 (cinco) minutos, incluindo nesse tempo as três tentativas regulamentadas pela legislação vigente;

III) A prova prática de direção veicular será procedida por meio de sorteio da Banca Examinadora e do percurso, todos os dias, no ato da realização do exame

Artigo 2º Esta resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

**MARIA DAS GRAÇAS FREITAS DE OLIVEIRA**

**Presidente do CETRAN/MS**

**PUBLICADO NO D.O Nº 5240 DE 10.10.00**

## **ANEXO II -PREPARAÇÃO DO CORPO PARA EVITAR A TENSÃO MUSCULAR DURANTE OS EXAMES**

Submeter-se a avaliação é uma experiência que acarreta ansiedade na maioria das pessoas. O desejo de ser perfeito e o medo do fracasso impedem muitos de alcançar o que poderiam realisticamente realizar. A frequência cardíaca, a pressão arterial e a frequência respiratória são indicadores para a avaliação do medo. A partir da interação entre fatores mentais e fisiológicos, conclui-se que a adoção de técnicas de relaxamento antes da prova pode auxiliar o candidato a afastar a ansiedade e manifestar sua capacidade durante exame.

Rir, mesmo em uma situação simulada (sem vontade de rir), traz muitos benefícios. Os movimentos musculares do riso estimulam o cérebro a liberar “hormônios da felicidade” (endorfina), que proporcionam sensação de bem-estar.

Elencamos abaixo algumas orientações iniciais para o relaxamento, como forma de aliviar a tensão.

**Respiração calma, relaxada e constante:** na posição em que se encontra (sentado ou em pé), fechar os olhos e respirar calmamente duas a três vezes, prestando atenção à inspiração e à expiração, voltando sua atenção ao aqui e agora. Manter o controle da respiração durante os demais exercícios.

Pesado como uma pedra, leve como uma pena: ainda na posição em que se encontra, procurar retesar todos os músculos do corpo e imaginar-se sendo pesado como uma pedra. Manter este estado por sete segundos. A partir daí deixar-se cair no estado de relaxamento, imaginando-se leve como uma pena e respirando de forma calma.

**Gato que acorda:** na posição em que se encontra (sentado ou em pé), espreguiçar e bocejar, levantar-se (caso esteja sentado) abrindo lentamente os olhos, massagear firme ou levemente o rosto, pescoço e nuca.

**Quasímodo:** em pé, calmo e relaxado, juntamente com a inspiração, elevar os ombros tanto quanto possível em direção aos ouvidos. Permanecer por sete



segundos. Deixar cair os ombros e relaxar todo o corpo.

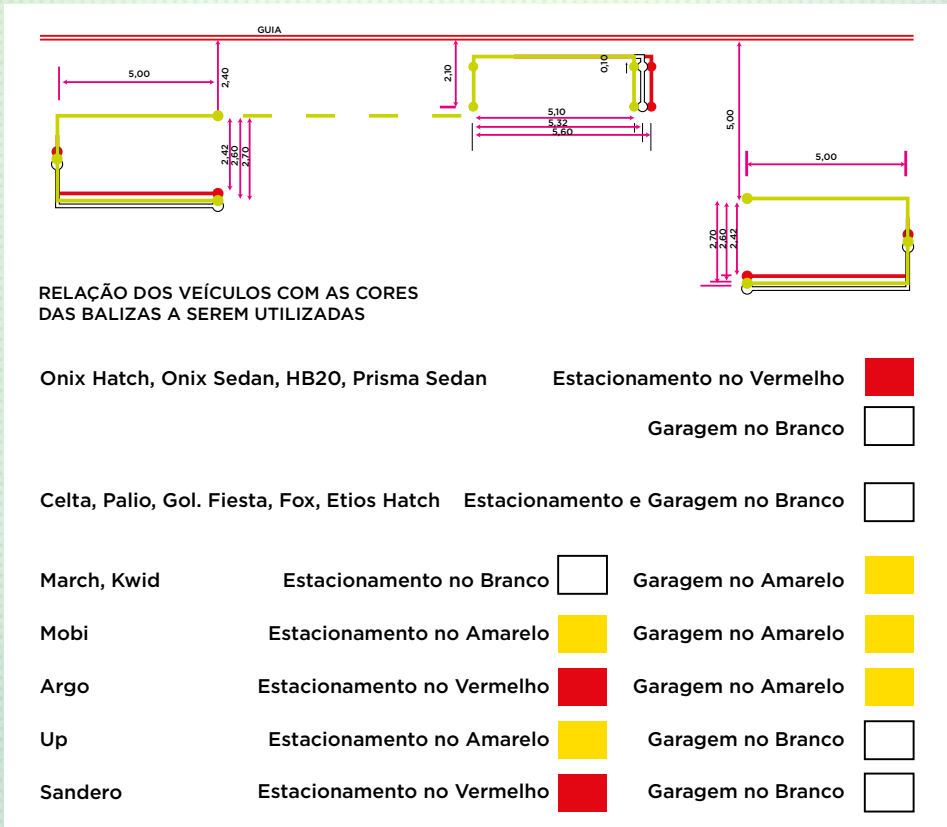
**Riso:** em pé com as mãos sobre o umbigo, rir curvando o corpo para frente e para trás, acompanhando o áudio de risada de criança.

Pesquisa e elaboração

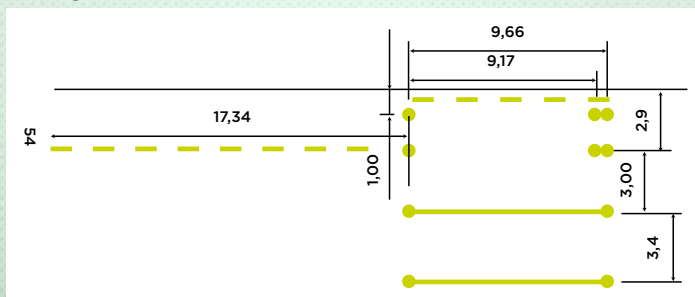
Elijane de Jesus Nantes Coelho - Professora de Educação Física

### ANEXO III -Medidas de Balizamentos das Categorias “B, C, D, E”

#### Balizamento para exame prático “categoria B”



#### Balizamento categoria C e D



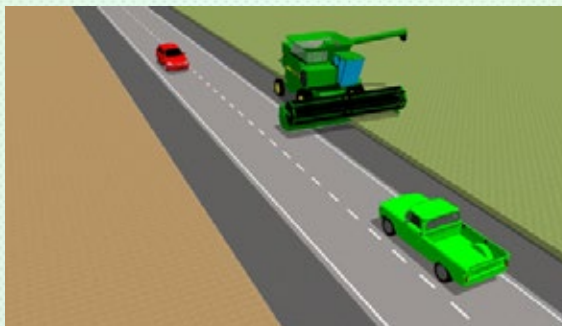


Alguns conceitos previstos no Código de Trânsito Brasileiro – Lei 9.503 de 1997:

### **ANEXO IV -CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA**

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;



II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.





Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

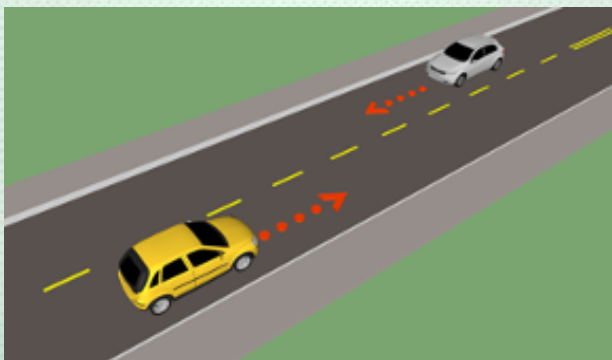


Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

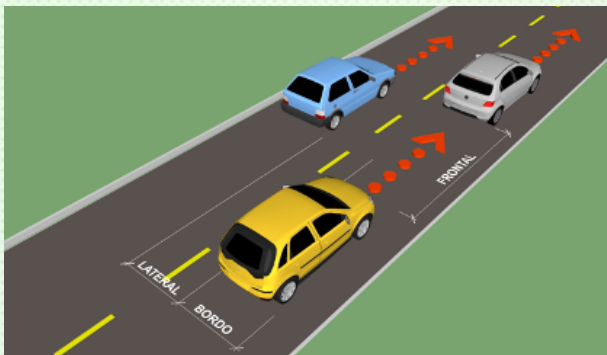


Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

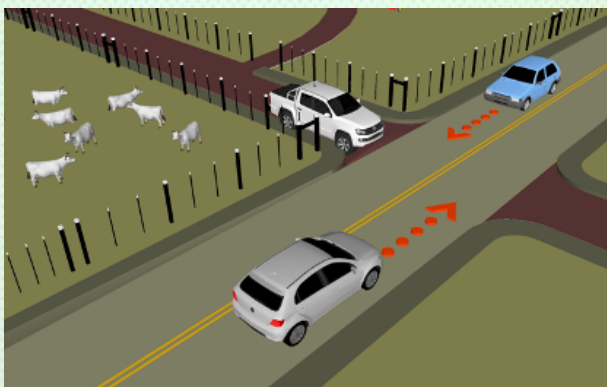


II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;



III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;



b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;





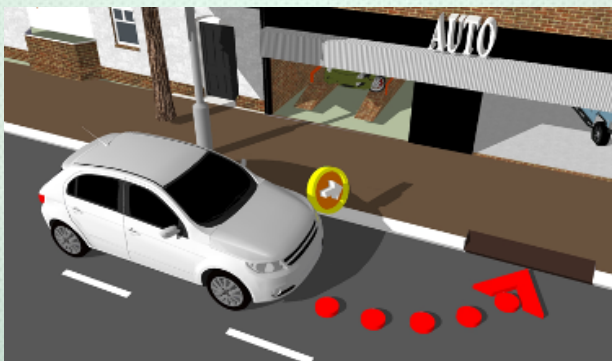
c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;



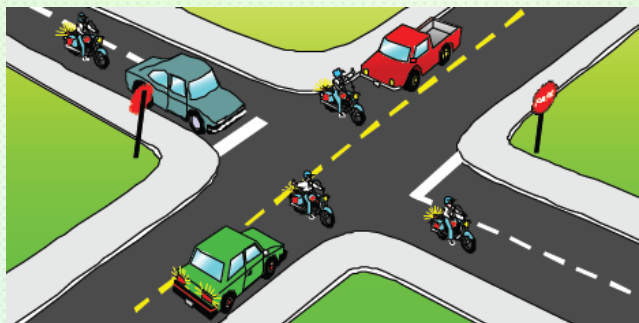
IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;



V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;



VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;



VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:



a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;





b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

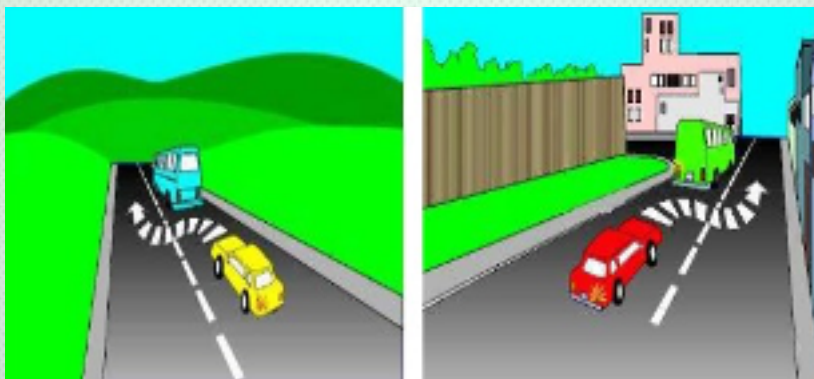
c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

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



IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;



X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;



b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;



c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário;





XI - todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

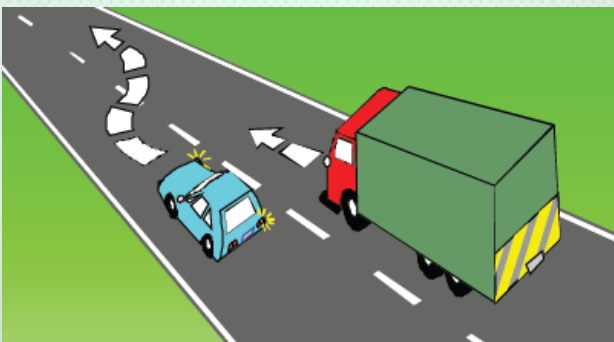
a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;



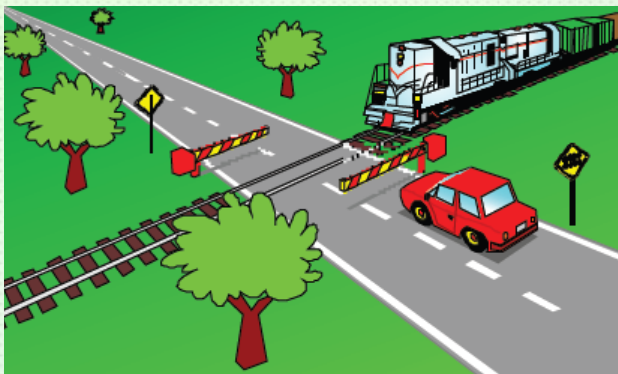
b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;



c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;



XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

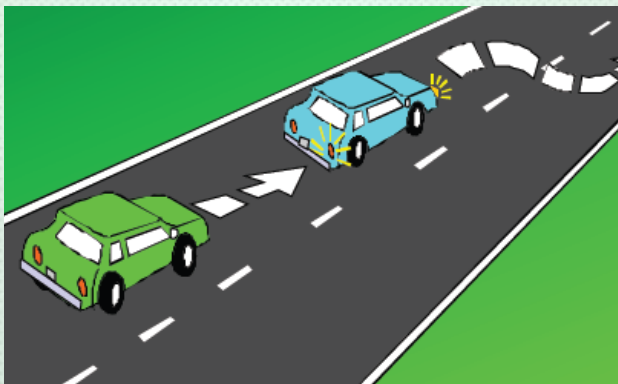


§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

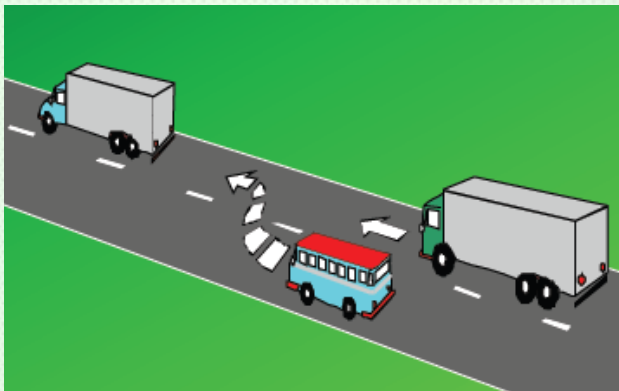
I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;



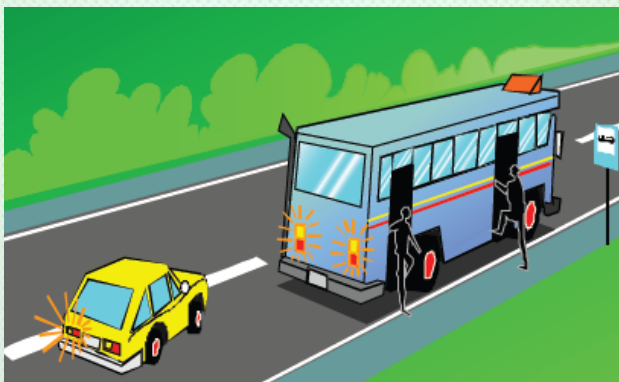


II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

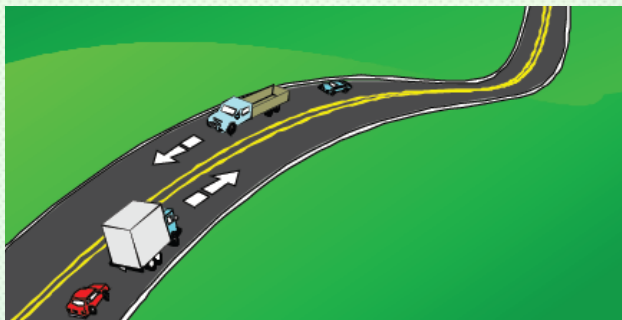
Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança.



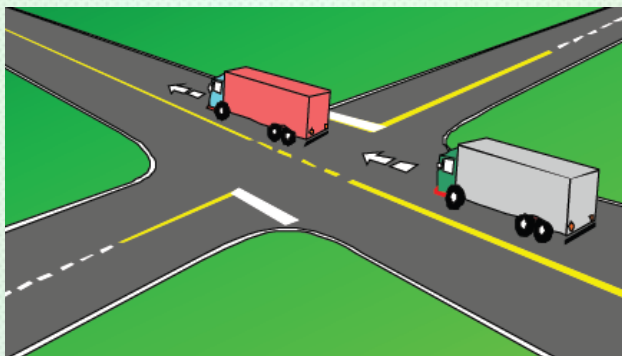
Art. 31. O condutor que tenha o propósito de ultrapassar um veículo de transporte coletivo que esteja parado, efetuando embarque ou desembarque de passageiros, deverá reduzir a velocidade, dirigindo com atenção redobrada ou parar o veículo com vistas à segurança dos pedestres.



Art. 32. O condutor não poderá ultrapassar veículos em vias com duplo sentido de direção e pista única, nos trechos em curvas e em aclives sem visibilidade suficiente, nas passagens de nível, nas pontes e viadutos e nas travessias de pedestres, exceto quando houver sinalização permitindo a ultrapassagem.



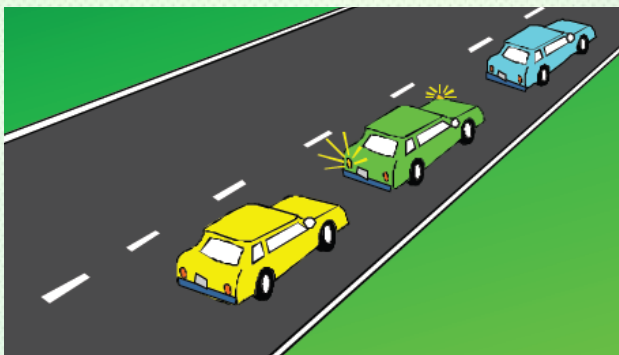
Art. 33. Nas interseções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.



Art. 34. O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

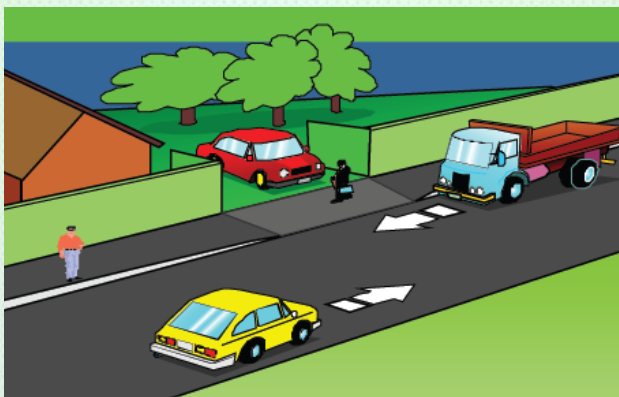


Art. 35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço.

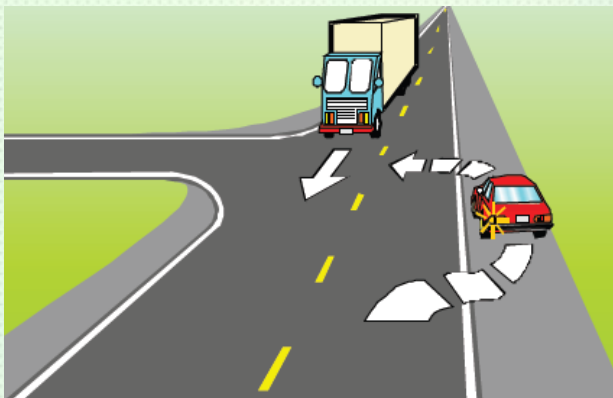


Parágrafo único. Entende-se por deslocamento lateral a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos.

Art. 36. O condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote lindeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.

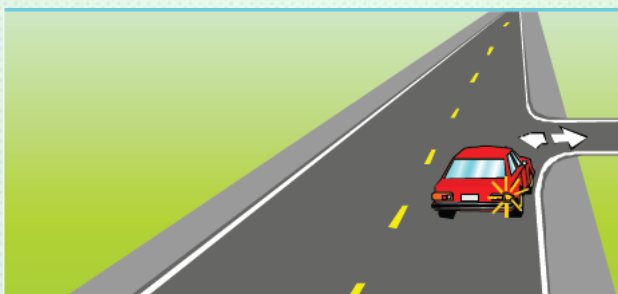


Art. 37. Nas vias providas de acostamento, a conversão à esquerda e a operação de retorno deverão ser feitas nos locais apropriados e, onde estes não existirem, o condutor deverá aguardar no acostamento, à direita, para cruzar a pista com segurança.



Art. 38. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:

I - ao sair da via pelo lado direito, aproximar-se o máximo possível do bordo direito da pista e executar sua manobra no menor espaço possível;



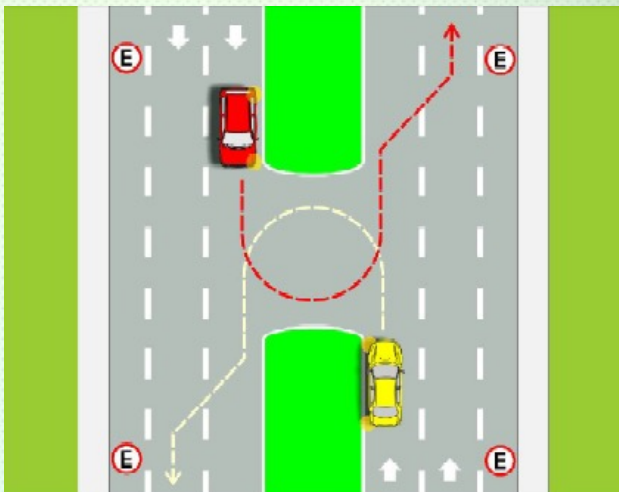
II - ao sair da via pelo lado esquerdo, aproximar-se o máximo possível de seu eixo ou da linha divisória da pista, quando houver, caso se trate de uma pista com circulação nos dois sentidos, ou do bordo esquerdo, tratando-se de uma pista de um só sentido.





Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 39. Nas vias urbanas, a operação de retorno deverá ser feita nos locais para isto determinados, quer por meio de sinalização, quer pela existência de locais apropriados, ou, ainda, em outros locais que ofereçam condições de segurança e fluidez, observadas as características da via, do veículo, das condições meteorológicas e da movimentação de pedestres e ciclistas.



Art. 40. O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações:

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública;

II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

V - O condutor utilizará o pisca - alerta nas seguintes situações:

a) em immobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar.

VI - durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

Art. 42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art. 45. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.

Art. 46. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.



§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Art. 50. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 52. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:

I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;

II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantido junto ao bordo da pista.

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidão com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

- 1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas; (Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003)
  - 2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;
  - 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;
- b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.



Art. 63. (VETADO)

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 66. (VETADO)

Art. 67. As provas ou competições desportivas, inclusive seus ensaios, em via aberta à circulação, só poderão ser realizadas mediante prévia permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e dependerão de:

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

## **ANEXO V do CTB**

### **DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES**

Para efeito do Código de Trânsito Brasileiro, adotam-se as seguintes definições:

**ACOSTAMENTO** - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

**AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO** - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

**AR ALVEOLAR** - ar expirado pela boca de um indivíduo, originário dos alvéolos pulmonares. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

**ÁREA DE ESPERA** - área delimitada por 2 (duas) linhas de retenção, destinada exclusivamente à espera de motocicletas, motonetas e ciclomotores, junto à aproximação semafórica, imediatamente à frente da linha de retenção dos demais veículos. (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

**AUTOMÓVEL** - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

**AUTORIDADE DE TRÂNSITO** - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

**BALANÇO TRASEIRO** - distância entre o plano vertical passando pelos centros

das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

**BICICLETA** - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

**BICICLETÁRIO** - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

**BONDE** - veículo de propulsão elétrica que se move sobre trilhos.

**BORDO DA PISTA** - margem da pista, podendo ser demarcada por linhas longitudinais de bordo que delimitam a parte da via destinada à circulação de veículos.

**CALÇADA** - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

**CAMINHÃO-TRATOR** - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

**CAMINHONETE** - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

**CAMIONETA** - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

**CANTEIRO CENTRAL** - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

**CAPACIDADE MÁXIMA DE TRAÇÃO** - máximo peso que a unidade de tração é capaz de tracionar, indicado pelo fabricante, baseado em condições sobre suas limitações de geração e multiplicação de momento de força e resistência dos elementos que compõem a transmissão.

**CARREATA** - deslocamento em fila na via de veículos automotores em sinal de regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

**CARRO DE MÃO** - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

**CARROÇA** - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

**CATADIÓPTRICO** - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

**CHARRETE** - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

**CICLO** - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

**CICLOFAIXA** - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

**CICLOMOTOR** - veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm<sup>3</sup> (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol<sup>3</sup> (três polegadas cúbicas e cinco centésimos), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora).

**CICLOVIA** - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.



**CONVERSÃO** - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

**CRUZAMENTO** - interseção de duas vias em nível.

**DISPOSITIVO DE SEGURANÇA** - qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

**ESTACIONAMENTO** - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

**ESTRADA** - via rural não pavimentada.

**ETILÔMETRO** - aparelho destinado à medição do teor alcoólico no ar alveolar. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012)

**FAIXAS DE DOMÍNIO** - superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

**FAIXAS DE TRÂNSITO** - qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

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

**FOCO DE PEDESTRES** - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada.

**FREIO DE ESTACIONAMENTO** - dispositivo destinado a manter o veículo imóvel na ausência do condutor ou, no caso de um reboque, se este se encontra desengatado.

**FREIO DE SEGURANÇA OU MOTOR** - dispositivo destinado a diminuir a marcha do veículo no caso de falha do freio de serviço.

**FREIO DE SERVIÇO** - dispositivo destinado a provocar a diminuição da marcha do veículo ou pará-lo.

**GESTOS DE AGENTES** - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos agentes de autoridades de trânsito nas vias, para orientar, indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres ou emitir ordens, sobrepondo-se ou completando outra sinalização ou norma constante deste Código.

**GESTOS DE CONDUTORES** - movimentos convencionais de braço, adotados exclusivamente pelos condutores, para orientar ou indicar que vão efetuar uma manobra de mudança de direção, redução brusca de velocidade ou parada.

**ILHA** - obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção.

**INFRAÇÃO** - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

**INTERSEÇÃO** - todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações.

**INTERRUPÇÃO DE MARCHA** - imobilização do veículo para atender circunstância momentânea do trânsito.

**LICENCIAMENTO** - procedimento anual, relativo a obrigações do proprietário de veículo, comprovado por meio de documento específico (Certificado de Licenciamento Anual).

**LOGRADOURO PÚBLICO** - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas.

**LOTAÇÃO** - carga útil máxima, incluindo condutor e passageiros, que o veículo transporta, expressa em quilogramas para os veículos de carga, ou número de pessoas, para os veículos de passageiros.

**LOTE LINDEIRO** - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita.

**LUZ ALTA** - fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

**LUZ BAIXA** - fecho de luz do veículo destinada a iluminar a via diante do veículo, sem ocasionar ofuscamento ou incômodo injustificáveis aos condutores e outros usuários da via que venham em sentido contrário.

**LUZ DE FREIO** - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via, que se encontram atrás do veículo, que o condutor está aplicando o freio de serviço.

**LUZ INDICADORA DE DIREÇÃO (pisca-pisca)** - luz do veículo destinada a indicar aos demais usuários da via que o condutor tem o propósito de mudar de direção para a direita ou para a esquerda.

**LUZ DE MARCHA À RÉ** - luz do veículo destinada a iluminar atrás do veículo e advertir aos demais usuários da via que o veículo está efetuando ou a ponto de efetuar uma manobra de marcha à ré.

**LUZ DE NEBLINA** - luz do veículo destinada a aumentar a iluminação da via em caso de neblina, chuva forte ou nuvens de pó.

**LUZ DE POSIÇÃO (lanterna)** - luz do veículo destinada a indicar a presença e a largura do veículo.

**MANOBRA** - movimento executado pelo condutor para alterar a posição em que o veículo está no momento em relação à via.

**MARCAS VIÁRIAS** - conjunto de sinais constituídos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostos ao pavimento da via.

**MICROÔNIBUS** - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.

**MOTOCICLETA** - veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido por condutor em posição montada.

**MOTONETA** - veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

**MOTOR-CASA (MOTOR-HOME)** - veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e



destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA - imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

OPERAÇÃO DE TRÂNSITO - monitoramento técnico baseado nos conceitos de Engenharia de Tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

PASSAGEM DE NÍVEL - todo cruzamento de nível entre uma via e uma linha férrea ou trilho de bonde com pista própria.

PASSAGEM POR OUTRO VEÍCULO - movimento de passagem à frente de outro veículo que se desloca no mesmo sentido, em menor velocidade, mas em faixas distintas da via.

PASSAGEM SUBTERRÂNEA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível subterrâneo, e ao uso de pedestres ou veículos.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

PATRULHAMENTO - função exercida pela Polícia Rodoviária Federal com o objetivo de garantir obediência às normas de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

PERÍMETRO URBANO - limite entre área urbana e área rural.

PESO BRUTO TOTAL - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

PESO BRUTO TOTAL COMBINADO - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques.

PISCA-ALERTA - luz intermitente do veículo, utilizada em caráter de advertência, destinada a indicar aos demais usuários da via que o veículo está imobilizado ou em situação de emergência.

PISTA - parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais.

PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos

sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito.

**POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO** - função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes.

**PONTE** - obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.

**REBOQUE** - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

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

**REFÚGIO** - parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

**RENACH** - Registro Nacional de Condutores Habilitados.

**RENAVAM** - Registro Nacional de Veículos Automotores.

**RETORNO** - movimento de inversão total de sentido da direção original de veículos.

**RODOVIA** - via rural pavimentada.

**SEMI-REBOQUE** - veículo de um ou mais eixos que se apoia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

**SINAIS DE TRÂNSITO** - elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

**SINALIZAÇÃO** - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

**SONS POR APITO** - sinais sonoros, emitidos exclusivamente pelos agentes da autoridade de trânsito nas vias, para orientar ou indicar o direito de passagem dos veículos ou pedestres, sobrepondo-se ou completando sinalização existente no local ou norma estabelecida neste Código.

**TARA** - peso próprio do veículo, acrescido dos pesos da carroçaria e equipamento, do combustível, das ferramentas e acessórios, da roda sobressalente, do extintor de incêndio e do fluido de arrefecimento, expresso em quilogramas.

**TRAILER** - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

**TRÂNSITO** - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

**TRANSPOSIÇÃO DE FAIXAS** - passagem de um veículo de uma faixa demarcada para outra.

**TRATOR** - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

**ULTRAPASSAGEM** - movimento de passar à frente de outro veículo que se desloca



no mesmo sentido, em menor velocidade e na mesma faixa de tráfego, necessitando sair e retornar à faixa de origem.

**UTILITÁRIO** - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

**VEÍCULO ARTICULADO** - combinação de veículos acoplados, sendo um deles automotor.

**VEÍCULO AUTOMOTOR** - todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas. O termo compreende os veículos conectados a uma linha elétrica e que não circulem sobre trilhos (ônibus elétrico).

**VEÍCULO DE CARGA** - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.

**VEÍCULO DE COLEÇÃO** - veículo fabricado há mais de 30 (trinta) anos, original ou modificado, que possui valor histórico próprio. (Redação dada pela Lei nº 14.071, de 2020) (Vigência)

**VEÍCULO CONJUGADO** - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.

**VEÍCULO DE GRANDE PORTE** - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.

**VEÍCULO DE PASSAGEIROS** - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

**VEÍCULO MISTO** - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

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

**VIA DE TRÂNSITO RÁPIDO** - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

**VIA ARTERIAL** - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

**VIA COLETORA** - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

**VIA LOCAL** - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

**VIA RURAL** - estradas e rodovias.

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

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

**VIADUTO** - obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.



DETRAN-MS



**GOVERNO  
DO ESTADO**

Mato Grosso do Sul

[www.detran.ms.gov.br](http://www.detran.ms.gov.br)