

# OS DESAFIOS DA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE MATO GROSSO PARA ATENDER COM EFETIVIDADE O QUE PRECEITUA A LEGISLAÇÃO ACERCA DA HABILITAÇÃO PARA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS OFICIAIS: VISÃO ESTRATÉGICA DE COMANDO E ESTADO MAIOR

*Kleber Franklin de Lima Ferreira<sup>1</sup>  
Miguel Augusto Alves de Amorim<sup>2</sup>*

## RESUMO

O presente trabalho buscou conhecer os desafios da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso (PMMT) para atender com efetividade o que preceitua a legislação acerca da habilitação para condução de veículos oficiais, sendo identificados os aspectos legais, o perfil dos condutores e os cursos de capacitação por meio das pesquisas bibliográfica, documental e de campo, culminando na validação da hipótese apresentada, cujos desafios em retro estão centrados na capacitação que se encontra em desacordo com o ordenamento jurídico.

**Palavras-chaves:** *Condução - veículos oficiais - habilitação - capacitação - PMMT.*

## ABSTRACT

This study sought to meet the challenges of the Military Police of the State of Mato Grosso (PMMT) to meet with effectiveness the provisions of the law about the qualification for driving official vehicles, the legal aspects are identified, the profile of drivers and the courses training through bibliographic research, documentary and field, culminating in validating the hypothesis put forward, whose retro challenges are centered on training which is at odds with the law.

**Keywords:** *Driving - official vehicles - license - specialized courses - PMMT.*

---

<sup>1</sup> Ten Cel da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, Bacharel em Segurança Pública e Direito. Especialista em Gestão de Segurança Pública, Direito Ambiental Urbano e Policiamento Ambiental. Pós-graduando no Curso Superior de Polícia com Ênfase em Estudo de Comando e Estado Maior.

<sup>2</sup> Ten Cel da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, Bacharel em Segurança Pública e Direito. Especialista em Gestão de Segurança Pública. Pós-graduando no Curso Superior de Polícia com Ênfase em Estudo de Comando e Estado Maior.

## INTRODUÇÃO

Os avanços tecnológicos direcionam a evolução do sistema de Segurança Pública. Seus profissionais, em especial os Policiais Militares, executam atividades diversificadas, dentre elas, o atendimento de ocorrências, as quais, embora apresentem semelhanças na tipificação, possuem particularidades, exigindo, com isso, conhecimento técnico e habilidade do profissional, oriundos da efetiva capacitação, aliada às crescentes descobertas de técnicas e procedimentos de atendimentos padronizados e às exigências legais.

Os referidos avanços e evolução contribuíram para o Estado Democrático de Direito por meio do advento da Constituição Federal de 1988, instrumento em que foram preceituados constitucionalmente os direitos e deveres do cidadão, principal beneficiário. O presente estudo possibilita trazer reflexões que podem ser transformadas em ações estratégicas e políticas públicas em benefício da Instituição Polícia Militar, dos seus profissionais e dos demais entes da sociedade, uma vez que, agindo em desacordo com os preceitos legais e sem a devida capacitação, as ações dos referidos profissionais poderão trazer consequências negativas e desastrosas aos entes envolvidos.

As legislações infraconstitucionais como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), suas Resoluções e normas complementares fundamentaram o trabalho, dando suporte à abordagem da pesquisa. Concomitantemente, a pesquisa ilustrou as experiências de outras Polícias Militares do país sobre o tema.

Cabe frisar, ainda, que o assunto está em voga por outras Polícias Militares da Federação como a Polícia Militar do Estado de Santa Catarina, a Brigada Militar do Rio Grande do Sul e outras, que apresentam estudos científicos e avanços quanto à matéria, inclusive instituindo seus próprios Centros de Formações de Condutores (CFC's), amparados pela legislação.

Por fim, superada essa premissa, resultado do relacionamento da consistência jurídica e coerência lógica demonstrada, a pesquisa, também, buscou o posicionamento de autores como Dorileo (2009), Brandão (2012), Escolástico (2014) e Correia (2014) que estudaram amplamente sobre a temática, os quais subsidiaram o

estudo e o posicionamento alcançado e adotado pelos pesquisadores para validação da hipótese.

Não obstante, o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 e normas complementares também regulam a vida em sociedade, especificamente no que tange ao trânsito em geral, estabelecendo normas para circulação, parada e estacionamento no território nacional. Essa norma infraconstitucional, também, subsidiará as Instituições, em especial a Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, quanto aos aspectos legais exigidos na habilitação e capacitação para condução de veículos por ela utilizados.

Outro aspecto a ser levado em consideração é a diversidade de espécies de veículos utilizados na Instituição, tais como motocicletas, automóveis, caminhonetes, camionetas, caminhões e ônibus, bem como outras possíveis combinações de veículos (veículo trator/veículo tracionado), os quais exigem categorias e cursos específicos, a exemplo dos Cursos de Veículos de Emergência e de Transporte Coletivo de Passageiros.

Desta forma, diante do contexto atual, é importante conhecer quais os desafios da Polícia Militar de Mato Grosso para atender com efetividade o cumprimento dos aspectos legais da habilitação para condução de veículos oficiais, objeto da presente pesquisa, fins de buscar o seu mister e a primazia pela excelência na qualidade dos serviços prestados à população.

## **ASPECTOS LEGAIS**

O trânsito nas vias terrestres brasileiras é regido por diversos ordenamentos legais, dentre os quais destacamos o Código de Trânsito Brasileiro, Resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e demais ordenamentos dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro, nos seus Artigos 1º e 2º, prescreve que:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Vislumbra-se com os referidos, a obrigatoriedade aos órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito de priorizarem suas ações visando a preservação da vida. Esses órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito estão definidos no Art. 7º do CTB:

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Verifica-se no aludido artigo a participação efetiva das Polícias Militares no Sistema Nacional de Trânsito.

Com o fito de contribuir com o presente trabalho, cabe-nos apresentar os conceitos de capacitação, de habilitação, de veículos oficiais e de condutor. Segundo o dicionário Aurélio, capacitação é o ato ou efeito de capacitar ou de ser capacitado. Já a habilitação é definida pelo ato ou efeito de habilitar ou habilitar-se; formalidades legais ou diligências que se fazem parte para se habilitar; título ou documento que habilita; conhecimentos precisos para requerer ou exercer algum cargo ou emprego. O Decreto n.º 2067/09, cuja norma disciplina a utilização, a aquisição, o cadastramento, a identificação, o controle, a gestão e o licenciamento dos veículos, oficiais e auxiliares, dos órgãos e entidades do Poder Executivo do Estado de Mato Grosso e dá outras providências, em seu Art. 4º considera que:

I - Veículos oficiais: veículos de propriedade ou posse dos órgãos e entidades do Poder Executivo do Estado de Mato Grosso;

[...]

V - Condutor é o servidor que realiza a condução do veículo com a devida autorização do representante máximo do órgão/entidade, desde que seja habilitado pelas normas nacionais para conduzir veículos de posse do governo do Estado de Mato Grosso.

No que tange à habilitação dos condutores, de acordo com Correia (2014), é esclarecido:

Popularmente conhecida por “carteira de motorista”, a Carteira Nacional de Habilitação é um documento que autoriza e comprova que o condutor está apto legalmente a conduzir veículos automotores e elétricos nas vias terrestres abertas à circulação pública [...] Sua obtenção é apurada através de exames específicos junto aos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal, previamente cumprido todos os requisitos, sendo delegada aos Centros de Formação de Condutores a formação do futuro condutor.

Neste sentido, o Art. 140 do CTB, prevê o seguinte:

Art. 140 A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos:

I - ser penalmente imputável;

II - saber ler e escrever;

III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

No que se refere às categorias de Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o Art. 143 do CTB, dispõe:

Art. 143 Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, **trailer** ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a 8 (oito) lugares. ([Redação dada pela Lei nº 12.452, de 2011](#))

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º São os condutores da categoria B autorizados a conduzir veículo automotor da espécie motor-casa, definida nos termos do Anexo I deste Código, cujo peso não exceda a 6.000 kg (seis mil quilogramas), ou cuja lotação não exceda a 8 (oito) lugares, excluído o do motorista. ([Incluído pela Lei nº 12.452, de 2011](#))

§ 3º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. ([Renumerado pela Lei nº 12.452, de 2011](#))

Neste contexto, de acordo com Brandão (2012), “O principal requisito exigido pelo Código de Trânsito Brasileiro para a condução de qualquer tipo de veículo é a habilitação, tendo esta, suas peculiaridades, conforme o tipo de veículo a ser conduzido.”.

Insta salientar que mesmo que determinada instituição não possua em sua frota veículos que exijam a categoria E, além do disposto no Inciso V do Art. 143 do CTB, existe situação em que exige a referida categoria, quando da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total, conforme apresentado no §3º do aludido artigo. A exemplo da condução de uma viatura L200 (caminhonete) do Batalhão de Polícia Militar Ambiental que inicialmente exigiria ao condutor a Categoria B, no caso de ter que rebocar outra viatura Pálio Weekend (automóvel) danificada que possui no engate uma embarcação acoplada (semirreboque). Como há mais de uma unidade

tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total, a lei passa a exigir que o condutor seja habilitado na Categoria E.

Veja que apesar da frota de veículos oficiais da PMMT não possuir caminhões com reboque ou semirreboque, devemos considerar extremamente importante e necessário que os Policiais Militares sejam habilitados na Categoria E, pois dependendo do tipo de combinação de veículos, ou seja, veículo trator com veículo tracionado, o condutor obrigatoriamente deverá ser habilitado na Categoria E, consoante determina o CTB. Por exemplo, um Policial Militar que recebeu a missão de conduzir um caminhão para rebocar um ônibus com um cambão até a mecânica autorizada para reparos, tendo em vista uma pane geral que impossibilitou seu deslocamento, sendo ambos os veículos oficiais da PMMT. Para essa situação, a lei prescreve e exige que o condutor seja habilitado na Categoria E, conforme exemplificaremos ainda na Tabela 4.

Para habilitar-se nas Categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o Art. 145 do CTB prevê os requisitos necessários, *in verbis*:

Art. 145 Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, o candidato deverá preencher os seguintes requisitos:

I - ser maior de vinte e um anos;

II - estar habilitado:

a) no mínimo há dois anos na categoria B, ou no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria D; e

b) no mínimo há um ano na categoria C, quando pretender habilitar-se na categoria E;

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses;

IV - ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, nos termos da normatização do CONTRAN.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III. [\(Incluído pela Lei nº 12.619, de 2012\)\(Vigência\)](#) § 2º(VETADO). [\(Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015\)](#)

Art. 145-A Além do disposto no art. 145, para conduzir ambulâncias, o candidato deverá comprovar treinamento especializado e reciclagem em cursos específicos a cada 5 (cinco) anos, nos termos da normatização do Contran. [\(Incluído pela Lei nº 12.998, de 2014\).](#)

Destaca-se que, para participar na condição de candidato (aluno), o Inc. IV do aludido artigo desobriga-o a atender ao requisito de não ter cometido nenhuma

infração grave ou gravíssima ou ser reincidente em infrações médias durante os últimos doze meses.

No que se referem aos requisitos ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, a legislação reconhece os cursos especializados, inclusive à distância, ministrados pelos órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares para os seus integrantes, como será tratado mais a frente neste artigo.

Visando melhor compreensão, a seguir apresentaremos a caracterização legal dos veículos de emergência, uma vez que os demais veículos são caracterizados e definidos na própria denominação na lei.

A caracterização dos veículos de emergência tem sua previsão legal prescrita no CTB e complementada pela Resolução n.º 268/08 do CONTRAN, a qual dispõe sobre o uso de luzes intermitentes ou rotativas em veículos. O Código de Trânsito Brasileiro, em seu Art. 29, Inc. VII, alíneas *a* a *d*, preceitua que:

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

[...]

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.

Verifica-se a vinculação de gozar da prioridade no trânsito, da livre circulação, de estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, com a obrigatoriedade da devida identificação por meio dos dispositivos de som e iluminação, bem como deve o condutor se ater aos devidos cuidados com a



segurança na passagem na via e no cruzamento. Neste sentido, Cardoso (*apud* PARECER N.º 22/2005 DO CETRAN/SC, 2005, p. 03) esclarece:

O fato de um carro de socorro ou ambulância fazer uso da sirene não significa que tenha a pista ou rua totalmente livre para empreender carreiras arriscadas, pois, embora a preferência de tais carros, não obstante o relevante serviço que eventualmente estejam prestando, reconhecida a rápida e urgente necessidade de circulação, não estão absolutamente dispensados das regras de segurança.

No entendimento jurisprudencial, quanto à incriminação de condutores na condução de veículo de emergência, o referido autor expõe o seguinte:

[...] a jurisprudência também é pacífica quanto à incriminação de condutores que na direção dos veículos em atendimento de serviço de urgência, tentaram prioridade no momento inadequado, senão vejamos: Livre circulação concedida aos carros de socorro de incêndio, de polícia e ambulância, quando em serviços de urgência, não quer significar liberdade de transformar as ruas em pista de corrida, sem nenhum respeito à vida dos transeuntes. Fosse assim, esses serviços de assistência faltaríamos à sua própria finalidade (AC. da 2ª Cam. Crim. do TJSP, na Ap. 16.012, da capital, RT 286:539).

O condutor que deixar de manter ligado o sistema de iluminação vermelha intermitente, nas situações de atendimento de emergência, incide em infração de trânsito, conforme o Art. 222 do CTB:

Art. 222 Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados:  
Infração - média;  
Penalidade - multa.

No sentido de complementar, a Resolução n.º 268/08 do CONTRAN, nos seus Artigos 1º e 2º, estabelece que:

Art. 1º Somente os veículos mencionados no inciso VII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro poderão utilizar luz vermelha intermitente e dispositivo de alarme sonoro.  
§1º A condução dos veículos referidos no caput, somente se dará sob circunstâncias que permitam o uso das prerrogativas de prioridade de trânsito e de livre circulação, estacionamento e parada, quando em efetiva prestação de serviço de urgência que os caracterizem como veículos de emergência, estando neles acionados o sistema de iluminação vermelha intermitente e alarme sonoro.  
§2º Entende-se por prestação de serviço de urgência os deslocamentos realizados pelos veículos de emergência, em circunstâncias que necessitem de brevidade para o atendimento, sem a qual haverá grande prejuízo à incolumidade pública.

§3º Entende-se por veículos de emergência aqueles já tipificados no inciso VII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro, inclusive os de salvamento difuso “destinados a serviços de emergência decorrentes de acidentes ambientais”.

Art. 2º Considera-se veículo destinado a socorro de salvamento difuso aquele empregado em serviço de urgência relativo a acidentes ambientais.

Corroborando com o que fora apresentado, a Nota Técnica n.º 48/2014/CGIJF/DENATRAN, nos itens 13 a 15, aduz que:

13. No que tange ao questionamento se as viaturas militares ou civis são qualificadas como veículos de emergência, merece destaque o art. 29, VII do CTB, que assim determina:

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

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 (...) (g.n)

14. Nesse aspecto, a Resolução n.º 268/08 do CONTRAN prescreve no art. 1º, § 3º que “*entende-se por veículos de emergência aqueles já tipificados no inciso VII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro, inclusive os de salvamento difuso “destinados a serviços de emergência decorrentes de acidentes ambientais”.*”

15. Dá análise de ambas as normas, conclui-se que os veículos previstos no art. 29, VII, do CTB serão considerados veículos de emergência, em quaisquer hipóteses. Todavia, somente gozarão de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente.

Em reforço, o Parecer n.º 39/2014/CONJUR-MCIDADES/CGU/AGU, no item 13, profere que:

13. Neste sentido, não há como discordar das conclusões a que chegou o DENATRAN a partir da interpretação do Código de Trânsito Brasileiro e das resoluções do CONTRAN, no sentido de que as viaturas policiais que ostentarem dispositivos de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, mesmo quando em uso fora de uma situação de urgência, são considerados de emergência, e só podem ser conduzidos por motoristas habilitados na forma do art. 145 da Lei 9.053, de 1997.

A Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, não diferente de outras Polícias Militares brasileiras, possui uma frota diversificada de veículos, conforme se vê na Tabela 1 abaixo:

Tabela 1

Espécies de veículos oficiais utilizados na  
Polícia Militar do Estado de Mato Grosso

Espécie de veículo	Modelo/Características
Motocicleta..... .	Honda Transalp 700, Hornet 600, NX 4 Falcon, XRE 300, Titan 125 e Yamaha Lander 250
Automóvel..... ...	Fiat Pálio WK Attractive 1.4, Fiat Pálio WK Adventure 1.8, GM Onix, GM Spin, Fiat Uno Vivace
Caminhonete..... ..	MMC L200 Triton, Nissan Frontier, Ford Ranger
Camioneta..... ..	MMC Pajero Dakar
Caminhão..... ..	VW 13190, VW 690, Mercedes Benz e Centurion (CDC)
Utilitário..... ..	Renault Master e Soberana, Fiat Ducato e Citroën Jumper (Minivan e Furgão)
Ônibus e micro-ônibus..... .	Mercedes Benz Alegre, Marcopolo Volare W9 e Daily Iveco

**Fonte:** autores com base nos dados fornecidos pela SALP/PMMT

Para tanto, a PMMT deve atender o que preceitua a legislação anteriormente apresentada quanto aos veículos oficiais.

O setor da PMMT responsável pela logística é a SALP (Superintendência de Apoio Logístico), consoante prevê o Art. 100 do Regulamento Geral da PMMT:

Art. 100. A Seção de Apoio Logístico e Patrimônio da PMMT, em nível de superintendência, é o órgão que tem como missão planejar, executar, coordenar, supervisionar, fiscalizar e apoiar o Comandante-Geral, em assuntos de planejamento de logística, aquisição, distribuição e controle [...] de moto-mecanização [...] São atribuições do Superintendente:

I - Planejar, executar, coordenar, supervisionar, fiscalizar e apoiar a execução dos processos de planejamento na área de logística [...] os processos de gestão de transporte [...]

V - Planejar, coordenar, fiscalizar, orientar e zelar pela aplicação das normas sobre o uso e funcionamento dos sistemas de logística, patrimônio, transportes [...];

VI - Emitir parecer em inquéritos técnicos sobre acidentes com armamentos e veículos da PMMT;

[...]

VIII - Expedir credenciais para dirigir viaturas;

[...]

XI - Solicitar, fiscalizar e orientar processos de inquéritos técnicos de acidentes com armamentos e veículos da Polícia Militar;

Insta salientar que, acerca de logística, Rosa (2012) conceitua:

A logística é definida como a colocação do produto certo, na quantidade certa, no lugar certo, no prazo certo, na qualidade certa, com a documentação certa, ao custo certo, produzindo ao menor custo, da melhor forma, deslocando mais rapidamente, agregando valor ao produto e dando resultados positivos aos acionistas e clientes. Tudo isso respeitando a integridade humana de empregados, fornecedores e clientes e a preservação do meio ambiente.

Diante desse prisma, a SALP exerce o controle, o monitoramento da frota de veículos da Polícia Militar e o processo de habilitação e categorias dos Policiais Militares, em consonância com a Diretoria de Ensino, Instrução e Pesquisa (DEIP) por meio dos cursos de capacitação, a quem compete o ensino na Instituição, conforme preceitua o Art. 62 do Regulamento Geral da PMMT:

Art. 62. A Diretoria de Ensino, Instrução e Pesquisa (DEIP) é o órgão de direção superior que tem como missão planejar, a supervisionar, orientar, controlar o ensino da Polícia Militar e, ainda, expedir normas, diretrizes e demais instruções para o cumprimento da legislação vigente, de modo a assegurar aos estabelecimentos de ensino a realização dos seus objetivos, tendo ligação funcional direta ao Comandante-Geral Adjunto da PMMT.

Destarte, verifica-se a necessidade de propiciar ao profissional a devida habilitação e capacitação para a condução dos veículos utilizados pela Instituição, possibilitando preservar a vida, cumprir a lei, desonerar o erário público de reparos e manutenção prematura dos veículos, atender a necessidade de se ter profissionais aptos à condução das diversas espécies de veículos empregados, visando a qualidade na prestação do serviço à sociedade, o que vem ao encontro do entendimento de Lima (*apud* ESCOLÁSTICO, 2014, p. 32) quando afirma que “O curso para condutores de viaturas, reduz os acidentes e protege tanto a vida do policial como do civil.”.

O trabalho de campo, sua análise e interpretação nos possibilitará conhecer a efetividade da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso quanto à habilitação dos Policiais Militares para a condução dos veículos Oficiais.

## EXPERIÊNCIAS DE OUTROS ESTADOS

Uma das providências adotadas por Polícias Militares de outros Estados da Federação, visando à habilitação e capacitação dos Policiais Militares para a condução dos veículos oficiais foi a instituição dos Centros de Formação de Condutores próprios, amparados pela legislação a seguir apresentada.

Partindo-se do que prevê o Art. 152, §2º, do Código de Trânsito Brasileiro:

§ 2º Os militares das Forças Armadas e Auxiliares que possuem curso de formação de condutor, ministrado em suas corporações, serão dispensados, para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação, dos exames a que se houverem submetido com aprovação naquele curso, desde que neles sejam observadas as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

Neste sentido, a Resolução n.º 358/2010 do CONTRAN, em seu Art. 12, quando trata das unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuem cursos de formação de condutores, rege que:

Art. 12 As unidades das Forças Armadas e Auxiliares que possuem cursos de formação de condutores, conforme previsto no §2º do artigo 152 do CTB, para ministrar estes cursos, deverão credenciar-se junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, que a registrará junto ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União, atendendo às exigências estabelecidas nesta Resolução.

No que tange a realização de cursos especializados, em conexão com a Resolução do CONTRAN citada temos a Resolução n.º 168 do CONTRAN, a qual, em seu Art. 33, normatiza que:

Art. 33 Os Cursos especializados serão destinados a condutores habilitados que pretendam conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de produtos perigosos ou de emergência, de transporte de carga indivisível e motocicletas e

motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias (motofrete) e de passageiros (motofrete).

No que se refere a quem compete ministrar os cursos, o §1º do referido artigo, regulamenta que:

Art. 33 [...]

§1º Os cursos especializados serão ministrados:

- a) pelos órgão ou entidade executivo de trânsito do Estados e do Distrito Federal;
- b) por instituições vinculadas ao Sistema Nacional de Formação de Mão-de-Obra.

No que tange ao conteúdo dos cursos especializados, os órgãos ou entidades públicas de segurança, de saúde e forças armadas e auxiliares recebem um tratamento diferenciado, conforme prescreve o §8º, do Art. 33, da Resolução n.º 168/04 do CONTRAN, em consonância com o §1º, do Art. 33, da Resolução n.º 358/10 do CONTRAN:

Resolução n.º 168/04 do CONTRAN

Art. 33 [...]

§8º São reconhecidos os cursos especializados, inclusive na modalidade ensino à distância, ministrados pelos órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares para os seus integrantes, não se aplicando neste caso o previsto na Resolução CONTRAN n.º 358/2010.

Resolução n.º 358/10 do CONTRAN

Art. 33 [...]

§ 1º A regulamentação do funcionamento e os conteúdos didático-pedagógico dos cursos especializados ministrados pelos órgãos ou entidades públicas de segurança, de saúde e forças armadas e auxiliares serão definidos internamente por esses órgãos e entidades, não sendo exigível o cumprimento das disposições previstas no item 6 do Anexo II desta Resolução.

Em relação ao registro dos cursos especializados na CNH, o §4º, do Art. 33 da Resolução n.º 168/04 CONTRAN, institui que: “§4º O órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal registrará no RENACH, em campo específico da CNH, a aprovação nos cursos especializados, conforme codificação a ser definida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.”. Contudo, quantos aos cursos realizados pelos órgãos mencionados, o §11, do Art. 33,

da Resolução n.º 168/04 do CONTRAN, em consonância com o §2º, do Art. 33, da Resolução n.º 358/10 do CONTRAN, determinam o seguinte:

Resolução n.º 168/04 do CONTRAN

Art. 33 [...]

§ 11 O registro de que trata o § 4º, para os cursos especializados realizados pelos órgãos ou entidades públicas de segurança, de saúde e forças armadas e auxiliares será realizado diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

Resolução n.º 358/10 do CONTRAN

Art. 33 [...]

§ 2º O registro de que trata o § 4º deste artigo, para os cursos especializados realizados pelos órgãos ou entidades públicas nominados no parágrafo anterior, será realizado diretamente pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

No que se refere ao documento a ser portado pelo concludente do curso até que seja feito o registro no RENACH e incluída a informação na CNH, no Art. 2º da Resolução n.º 205 do CONTRAN, de 20 de outubro de 2006, está previsto:

Art. 2º Sempre que for obrigatória a aprovação em curso especializado, o condutor deverá portar sua comprovação até que essa informação seja registrada no RENACH e incluída, em campo específico da CNH, nos termos do §4º do Art. 33 da Resolução do CONTRAN nº 168/2005.

É necessário que a capacitação dos condutores abrangidos pelo Art. 145 do CTB, em especial a dos Policiais Militares, seja permanente de modo a estarem sempre preparados para a condução dos veículos oficiais em conformidade com as evoluções técnicas e tecnológicas. Nesse sentido, “O condutor deve conhecer toda a região abrangida pela unidade, conhecer e fazer a manutenção do veículo de atendimento e manter-se atualizado quanto a cursos de qualificação.” (FUKASSAWA *apud* ESCOLÁSTICO, 2014, p. 35).

Deve ser levado em consideração, em cumprimento ao ordenamento legal, a validade dos cursos especializados, a qual é de 5 anos, conforme prevê o Inc. VIII do item 6 do Anexo II da Resolução n.º 168 do CONTRAN:

## ANEXO II

### 6 CURSOS ESPECIALIZADOS PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS

VIII- DA VALIDADE - Os cursos especializados tem validade de / 5 (cinco) anos, quando os condutores deverão realizar a atualização dos respectivos cursos, devendo os mesmos coincidir com a validade do exame de sanidade física e mental do condutor constantes de sua CNH;

Os Cursos Especializados, a exemplo do Curso de Veículos de Emergência (CVE) e Curso de Transporte Coletivo de Passageiros (CTCP) para condutores de veículos previstos e exigidos no CTB, também são discutidos por outros autores, senão vejamos:

O Código de Trânsito Brasileiro, art. 145 inciso V, exige curso específico, com carga horária e conteúdo determinado [...] para condutores de veículos de emergência. O policial militar que dirigir viatura sem curso, é um inabilitado e comete infração de trânsito, ou seja, é ilegal dirigir viaturas de emergência sem curso específico. (ESCOLÁSTICO, 2014)

Os condutores do CBMSC que não possuem a qualificação necessária e que por algum motivo conduzem veículos de emergência, estando ou não em situação de urgência, conforme o Código de Trânsito Brasileiro (1998) estão sujeitos a cometer infrações, sofrer penalidades, cometer crime de trânsito e crimes em espécie. (BRANDÃO, 2012)

Outro aspecto legal a ser considerado é o prazo estabelecido pelo CONTRAN para os condutores de veículos pertencentes a órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares realizarem os cursos especializados previstos no caput do art. 145 do CTB, assim emanado pelo Art. 43-A da Resolução n.º 358 do CONTRAN: “Art. 43-A. Fica concedido prazo até 28 de fevereiro de 2015 para os condutores de veículos pertencentes a órgãos de segurança pública e forças armadas e auxiliares realizarem os cursos especializados previstos no caput do art. 145 do CTB.”.

Dentre as Polícias Militares dos Estados Brasileiros que instituíram seus próprios Centros de Formação de Condutores, apresentamos algumas:

a) Polícia Militar de Santa Catarina, conforme previsto na Portaria n.º 145/DETRAN/ASJUR/2011, trata o seguinte:



Art. 1º POSSIBILITAR que a Polícia Militar do Estado de Santa Catarina ministre curso de formação de condutores nas modalidades: curso de mudança de categoria; curso de adição de categoria; curso especializado para veículo de emergência e curso de atualização para cursos especializados em veículos de emergência, e condutor de transporte coletivo, observados os requisitos necessários ao exercício da atividade, e mediante: [...]

b) Brigada Militar do Rio Grande do Sul, por intermédio da Portaria DETRAN/RS n.º 433 – 2010, resolve:

Art. 1º Reconhecer como válido, para fins de equiparação ao Curso de Conductor de Veículo de Emergência, o currículo do Curso Básico de Formação Policial Militar, ministrado aos militares estaduais a partir do ano de 2001, observando o prazo de validade de 5 (cinco) anos, conforme disposto no Anexo II, Item 6, Subitem VIII, da Resolução CONTRAN n.º 168/2004.

Art. 2º Autorizar, como medida preliminar, preventiva e acautelatória, a Brigada Militar a ministrar os Cursos Especializados para Condutores de Veículos, previstos na Resolução CONTRAN n.º 168/2004, alterada pela Resolução CONTRAN n.º 285/2008, desde que preenchidos os requisitos estabelecidos na legislação especial de trânsito e o contido no artigo 12, da Resolução do CONTRAN n.º 358/2010.

Art. 3º Para fins dessa Portaria, consideram-se os seguintes Cursos Especializados:

- I - Curso Especializado para Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros;
- II - Curso Especializado para Condutores de Veículo de Transporte Escolar;
- III - Curso Especializado para Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos;
- IV - Curso Especializado para Condutores de Veículo de Emergência;
- V - Outros transportes especializados, na forma regulamentada pelo CONTRAN;
- VI - Atualização dos Cursos Especializados para Condutores de Veículos.

Nesse contexto de capacitação, a Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP), em sua doutrina de Direção Policial Preventiva, prevê o treinamento, capacitação e especialização dos Policiais Militares referente à condução de veículos oficiais:

Especializar o policial militar para instruir, treinar e exercer a função de motorista policial, visando a condução de viatura policial militar da maneira mais eficiente possível, respeitando a legislação em vigor, empregando técnicas para prevenção da ocorrência de acidentes de trânsito, desenvolvendo a conscientização para uma condução segura, minimizando o risco de acidentes e buscando a melhoria na conservação da viatura (PMESP *apud* DORILEO, 2009, p. 08).

## ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

Por ocasião da pesquisa de campo, foram realizadas entrevistas com os responsáveis pela Superintendência de Apoio Logístico (SALP) e pela Diretoria de Ensino, Instrução e Pesquisa (DEIP) da PMMT, sendo realizados alguns questionamentos.

Analisando os dados colhidos junto à SALP, passamos a discorrer sobre o primeiro questionamento que procurou conhecer as espécies de veículos oficiais utilizados na PMMT e, como podemos observar na Tabela 1 já apresentada, identificamos facilmente que a frota de veículos oficiais da PMMT é constituída pelas mais variadas espécies de automóveis, caminhonetes e camionetas de marcas e modelos distintos, assim como motorizações diversas. As motocicletas também são das mais variadas marcas, modelos e cilindradas; possuem caminhões para transporte de animais e cargas diversas, utilitários, micro-ônibus e ônibus para transporte de passageiros, bem como carretinhas para transporte de embarcações.

Todos esses veículos são distribuídos e empregados nos 141 (cento e quarenta e um) municípios do Estado de Mato Grosso para realizarem o Policiamento Ostensivo Preventivo e Repressivo, o que exige que os condutores sejam devidamente habilitados e capacitados quanto aos cursos especializados, consoante preceituam os Artigos 143 e 145 do CTB e as Resoluções n.º 168/04 e 358/10 do CONTRAN, cursos especializados como os Cursos Especializados para Condutores de Veículos de Emergência e o destinado para os Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros. Se não bastasse, os profissionais devem ser capacitados constante e permanentemente, a cada 5 anos, conforme emanado pela norma e em quantidade suficiente para atender a demanda em todo o Estado, para os mais variados regimes de escalas, seja qual for o veículo oficial automotor da PMMT, sob pena de ineficiência operacional e administrativa, o que deixaria de atender aos anseios da sociedade que clama por segurança diuturnamente.

Após o segundo questionamento, a pesquisa buscou também conhecer o perfil dos condutores de veículos oficiais da PMMT quanto à habilitação e cursos

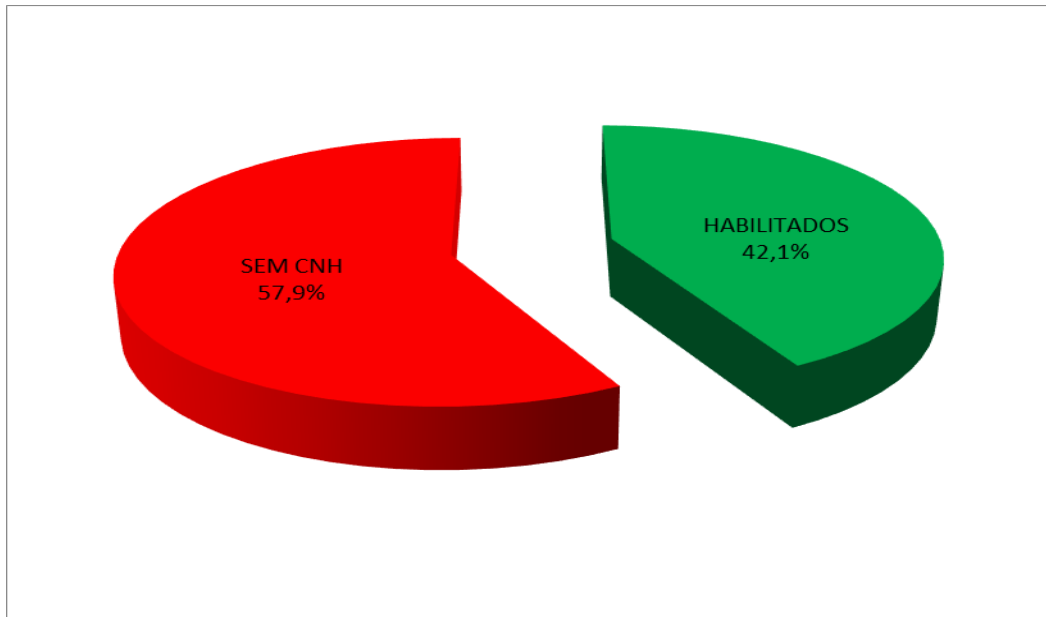
especializados, sendo verificado que os Policiais Militares são habilitados nas 5 (cinco) Categorias (A, B, C, D e E) e que, em modo geral, não possuem cursos especializados previstos no CTB, melhor visualizado na Tabela 2:

**Tabela 2**  
Perfil dos condutores de veículos oficiais da PMMT quanto à habilitação e cursos especializados

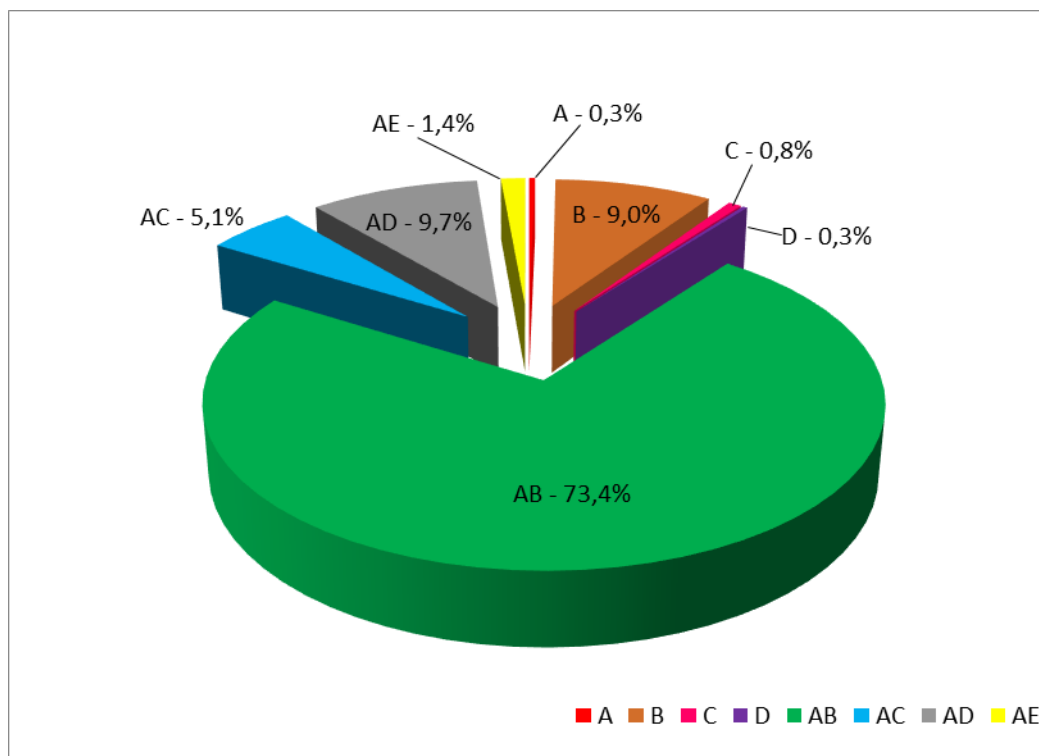
Categoria de CNH	Quantidade	Curso especializado
A.....	11	Não há
B.....	291	Não há
C.....	24	Não há
D.....	9	Não há
AB.....	2356	Não há
AC.....	164	Não há
AD.....	312	Não há
AE.....	45	Não há
Total de Condutores	3212	Não há

**Fonte:** autores com dados fornecidos pela SALP/PMMT

Notamos, então, conforme os dados obtidos junto à SALP, retratada na Tabela 2 em epígrafe, que do efetivo atual e total de 7.628 Policiais Militares, somente 3.212 Policiais Militares são habilitados, ou seja, 42,1% são habilitados e destes 73,4% são habilitados na Categoria AB, 0,3% na Categoria A, 9,0% na Categoria B, 0,8% na Categoria C, 0,3% na Categoria D, 5,1% na Categoria AC, 9,7% na Categoria AD e 1,4% na Categoria AE, senão vejamos os Gráfico 1 e 2 a seguir:



**Fonte:** autores com dados fornecidos pela SALP/PMMT  
**Gráfico 1:** Efeito da PMMT habilitado (CNH)



**Fonte:** autores com dados fornecidos pela SALP/PMMT  
**Gráfico 2:** Perfil dos condutores de veículos oficiais da PMMT quanto às Categorias de CNH

Observe que a maior parte dos Policiais Militares habilitados possui a CNH na Categoria AB, ou seja, quase  $\frac{3}{4}$  do efetivo da PMMT. Note, também, que menos de 2% possuem a Categoria AE, a qual seria ideal que fosse estendido a todos os Policiais Militares da Instituição, fins de condução dos veículos oficiais que são disponibilizados, bem como na condução das possíveis combinações de veículos (veículo trator/veículo tracionado), juntamente com os cursos especializados que determina a lei. Desse modo, ilustramos, por meio da Tabela 3, possíveis combinações de veículos que exigiriam, no mínimo, a Categoria E, conforme determina o CTB:

**Tabela 3**

Algumas possibilidades de combinações de veículos oficiais (veículo trator x veículo tracionado) da PMMT com exigência de CNH de Categoria E

Veículo Trator	Veículo Tracionado	CNH
Automóvel.....	Utilitário (Minivan e Furgão)	E
..		
Caminhonete.....	Utilitário (Minivan e Furgão)	E
..		
Caminhonete.....	Automóvel + Semirreboque com embarcação	E
...		
Camioneta.....	Utilitário (Minivan e Furgão)	E
..		
Caminhão.....	Caminhão	E
..		
Caminhão.....	Utilitário (Minivan e Furgão)	E
..		
Caminhão.....	Ônibus e micro-ônibus	E
..		
Utilitário (Minivan e Furgão).	Minivan e Furgão	E
Ônibus e micro- ônibus.....	Minivan e Furgão	E

**Fonte:** autores com base no CTB e dados fornecidos pela SALP/PMMT

Cabe frisar, ainda, que o ingresso nas fileiras da Corporação, no cargo de Soldado na PMMT, entre outros requisitos, exige que o candidato tenha CNH válida, ou seja, o candidato poderá ser habilitado apenas na Categoria A ou apenas na Categoria B. Logo, o ingresso não exige que o candidato seja habilitado pelo menos

na Categoria AB. Como consequência, haverá a possibilidade desse profissional de segurança pública, recém-formado, ficar impossibilitado de conduzir uma motocicleta ou uma viatura automóvel, detalhe este que poderá ser corrigido no próximo edital de concurso, podendo ser exigido como requisito a CNH válida e com habilitação de, no mínimo, Categoria AB.

Quanto ao ingresso dos Oficiais, o mesmo requisito deverá ser corrigido, uma vez que os Policiais Militares desse quadro deverão estar sempre prontos, habilitados e capacitados para assumir a condução de um veículo oficial em qualquer eventualidade, assim como qualquer outra Praça.

Não obstante, é interessante, também, ressaltar que existem Policiais Militares que são disponibilizados para atuarem em setores vinculados à Secretaria de Estado de Segurança Pública (SESP), entre eles o CICC (Centro Integrado de Comando e Controle), cuja frota é composta por caminhões e semirreboque, todos equipados com recursos tecnológicos de controle e monitoramento na área de segurança pública, que exigem Categorias D e E, e o CIOPAER, cuja frota é composta também por caminhão para transporte de combustível de aeronave, que exige Categoria D, além do curso especializado de Transporte de Produtos Perigosos.

Analisando o teor da resposta do terceiro questionamento, quanto à verificação do critério utilizado para designação do Policial Militar para conduzir veículos oficiais na PMMT, interpretamos que o critério utilizado e adotado por toda a Instituição é que o Policial Militar seja apenas e simplesmente habilitado para conduzir aquele determinado veículo oficial, ficando extremamente latente a falta de exigência de qualquer curso especializado ou capacitação para que o Policial Militar conduza a viatura, contrariando o ordenamento legal, assim ilustrado na Tabela 4, principalmente quanto à realização de um curso prático dentro da Instituição:

**Tabela 4**

Espécies de veículos oficiais utilizados na PMMT e exigências legais

Espécie	Modelo/Características	CNH	Curso(s) especializado(s)
Motocicleta.....	Honda Transalp 700, Hornet 600, NX 4 Falcon, XRE 300, Titan 125 e Yamaha Lander 250	A	CVE

Espécies de veículos oficiais utilizados na PMMT e exigências legais

Cont.

Espécie	Modelo/Características	CNH	Curso(s) especializado(s)
Automóvel.....	Fiat Pálio WK Attractive 1.4, Fiat Pálio WK Adventure 1.8, GM Onix, GM Spin, Fiat Uno Vivace	B	CVE
Caminhonete.....	MMC L200 Triton, Nissan Frontier, Ford Ranger	B	CVE
Camioneta.....	MMC Pajero Dakar	B	CVE
Caminhão.....	VW 13190, VW 690, Mercedez Benz e Centurion (CDC)	C	CVE
Utilitário.....	Renault Master e Soberana, Fiat Ducato e Citroën Jumper (Minivan e Furgão)	D	CVE/CTCP
Ônibus e micro-ônibus.....	Mercedez Benz Alegre, Marcopolo Volare W9 e Daily Iveco	D	CVE/CTCP

**Fonte:** autores com base no CTB e dados fornecidos pela SALP/PMMT

Vale recordar que o curso prático já vem sendo realizado por outras Polícias Militares da Federação, as quais instituíram seus respectivos CFC's amparados na lei, na vanguarda da solução do conflito jurídico. Qualquer ação longe disso, conclui Escolástico (2014):

Inabilitados e despreparados para o uso de veículo oficiais, policiais militares, recém formados e incorporados na instituição conduzem viaturas por todo o Estado sem nenhuma exigência da instituição, ou seja, possuir CCV – Curso para Conduzir Viaturas, são policiais que vem de uma vida civil completamente diferente da vida militar e das responsabilidades que recebem quando se transforma em Policial Militar, e pela carência

de motoristas, recebem um veículo caracterizado (viatura), com alguns privilégios do CTB se envolvem em acidentes fatais.

Quanto ao último e quarto questionamento sobre os cursos atualmente ministrados pela PMMT aos Policiais Militares para condução de veículos oficiais, indagação esta estendida e aplicada também na DEIP, obtemos como resposta da SALP de que a PMMT não possui curso disponível para qualificação de condutores e que foi elaborado o projeto para criação do Centro de Formação de Condutores da PMMT no ano de 2012, o qual não foi executado por motivos orçamentários. A SALP informou, ainda, que a Rede da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP) oferece, na modalidade ensino à distância (Ead), o Curso de Condutores de Veículos de Emergência, exigido pelo Art. 145 do CTB, e que é disponibilizado pela SENASP, informação esta transmitida à Escola Superior de Formação de Praças (ESFAP) para proporcionar a qualificação das Praças.

Veja que as informações repassadas são extremamente importantes e valiosas, pois parece que já se tinha entendimento da necessidade, em 2012, da criação de um Centro de Formação de Condutores da PMMT para atender com efetividade a capacitação dos condutores de veículos oficiais expressamente exigida no CTB, medida que diagnosticamos que se prendeu ao fato de que o curso de credenciamento de motoristas não era mais necessário desde 2007, o qual foi revogado por força da Portaria n.º 13/GCG/PMMT/07 do Comandante Geral da PMMT da época, ainda em vigor:

Art. 1º - Suspender, por tempo indeterminado, a exigibilidade de credenciamento para a condução de veículos oficiais desta Instituição até que seja deliberado de forma contrária, sendo necessário para condução dos veículos oficiais, a partir desta portaria, apenas Carteira Nacional de Habilitação expedida pelo órgão competente.

Art. 2º - O condutor do veículo deverá estar de acordo com as exigências legais dispostas na Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997 ( Código de Transito Brasileiro), possuindo Carteira Nacional de Habilitação compatível com o veículo ao qual irá conduzir.

Parágrafo único. É de inteira responsabilidade do policial, as afirmações por ele prestadas de que possui a CNH.

Art. 3º - Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas às disposições em contrário.

Esta Portaria, resumidamente, resolvia que de ora em diante, até que fosse deliberado de forma contrária, o que até o momento não ocorreu, bastaria que o



Policial Militar fosse apenas habilitado, sem qualquer outro curso especializado, Portaria esta que, *data vênua*, não revoga uma lei, no caso, o CTB. Enfim, claro está que, desde 2007, não há curso de capacitação para condutores de veículos oficiais na PMMT e que não há atualmente, em 2015, qualquer curso em andamento ou previsto, informações estas que vêm ao encontro da resposta obtida junto à DEIP, relatadas mais a frente. Quanto ao curso ser oferecido pela Rede EAD/Senasp, temos que ter em mente que jamais o curso teórico substituirá um curso prático previsto na lei, cuja instituição PMMT tem autonomia para definir o conteúdo, fins de atender a realidade local.

Junto à DEIP, obtemos a informação de que atualmente a PMMT não realiza curso de direção ou condução de veículo, uma vez que um dos requisitos para inclusão na PMMT é a apresentação da CNH, frisando que o curso de direção defensiva ministrado faz parte do conteúdo do curso de segurança de autoridades e dignitários e que é exclusivo para os componentes da Casa Militar e tropa de operações especiais. Desta feita, depois de superados os aspectos legais que alicerçam o tema, podemos certificar que não há efetividade quanto à capacitação, verificando, subsidiariamente, de que as ações em tela não estão em consonância com o ordenamento jurídico exaustivamente explanado.

## CONCLUSÃO

Ao final do trabalho, foi propiciado conhecer os desafios da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso para atender com efetividade o cumprimento dos aspectos legais da habilitação para condução de veículos oficiais.

Através da identificação dos aspectos legais relacionados ao tema foi possibilitado conhecer o arcabouço jurídico referente à condução de veículos oficiais, tais como a identificação dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito, conhecer os requisitos para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), as categorias de habilitação em conformidade com o veículo a ser conduzido, bem como as exigências legais dos cursos especializados, além de trazer à baila definições e conceitos acerca da pesquisa.

Foram apontadas experiências de outras Polícias Militares da Federação no tocante à habilitação e capacitação de seus condutores, amparados pela legislação vigente, demonstrando avanços quanto à temática.

Em razão da pesquisa de campo realizada, por ocasião da análise e interpretação dos dados, foi propiciado que se identificasse as espécies e diversidade de veículos oficiais utilizados na PMMT, principalmente das possíveis combinações de veículos (veículo trator/veículo tracionado) em que a lei exigirá categoria E, independentemente da Instituição possuir veículo com a categoria mencionada, bem como identificasse, ainda, o perfil dos Policiais Militares (PM's) condutores de veículos oficiais na Instituição, tudo em conexão com os aspectos legais apresentados.

Contudo, foi possibilitado validar a hipótese levantada em que os desafios da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso para atender com efetividade o cumprimento dos aspectos legais da habilitação para condução de veículos oficiais estão centrados na capacitação, uma vez que não há regularidade nos cursos especializados, com acréscimo de que a referida centralidade também está relacionada à habilitação dos PM's condutores que, de modo geral, não possuem cursos especializados.

Diante disso, conclui-se que, a partir da efetividade dessas ações de capacitação e habilitação, a condução de veículos oficiais na PMMT estará em consonância com o que prevê o ordenamento legal. Em contribuição com a resolução do problema elencando, a título de sugestão, entendemos ser viável a instituição de um Centro de Formação de Condutores na PMMT, uma vez que há amparo legal, vislumbrado e consolidado no presente estudo.

Por fim, veja que não buscamos imputar responsabilidades aos gestores e condutores de veículos oficiais, muito pelo contrário, propiciamos uma reflexão estratégica de que é necessária uma intervenção rápida para resolver o problema em questão e investirmos em capacitação técnico-profissional por meio de qualificação continuada a todos os Policiais Militares, pois a pesquisa constatou que não há efetividade na capacitação dos condutores de veículos oficiais na PMMT, o que

contraria o aspecto legal previsto no Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à Metodologia do Trabalho Científico**: elaboração de trabalhos na graduação. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

AURÉLIO, Dicionário do. Disponível em: <<http://dicionariodoaurelio.com/>> Acesso em: 30 out. 2015.

BRANDÃO, Cristiano. **Estudo da importância da qualificação dos condutores do CBMSC**: análise de viabilidade da ampliação da frota de veículos adaptados para utilização do CEFC. Florianópolis: [S. Ed.], 2012.

BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília: Imprensa Nacional, 1988.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília: Imprensa Nacional, 1997.

CETTRAN, Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina. <<http://sinpolce.org.br/index.php/inicio-restrito/226-agu-e-denatran-desconsideram-portaria-e-instrucao-normativa-da-sspds.html>> Acesso em: 05 out. 2015.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004**. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_168\\_04\\_COMPILADA.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf)> Acesso em: 05 out. 2015.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Resolução nº 205, de 20 de outubro de 2006**. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao205\\_06.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao205_06.pdf)> Acesso em: 05 out. 2015.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Resolução nº 268 de 15 de fevereiro de 2008**. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_268.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_268.pdf)> Acesso em: 05 out. 2015.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Resolução nº 358, de 13 de agosto de 2010**. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_358\\_10\\_RET.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf)> Acesso em: 05 out. 2015.

CORREIA, Reinaldo Valmiro. **Mudança de categoria da Carteira Nacional de Habilitação no âmbito do CBMSC**: Uma análise crítica dos resultados alcançados sob a ótica de seu idealizador. Florianópolis: [S. Ed.], 2014.

DETRAN-RS, Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/26042/433>> Acesso em: 05 out. 2015.

DETRAN-SC, Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina. Disponível em: <[http://www.detran.sc.gov.br/index.php/download/cat\\_view/5-legislacao/17-portarias/34-portarias-2011?start=140](http://www.detran.sc.gov.br/index.php/download/cat_view/5-legislacao/17-portarias/34-portarias-2011?start=140)> Acesso em: 05 out. 2015.

DORILEO, André Wilian. **A Direção Policial Preventiva como possibilidade de controle do número de acidentes com vítimas na Polícia Militar do Estado de Mato Grosso**. Cuiabá: [S. Ed.], 2009.

ESCOLÁSTICO, Roosevelt Fabiano Oliveira. **A incidência de acidentes de trânsito pela falta de qualificação profissional do Policial Militar condutor de viaturas na PMMT**. Cuiabá: [S. Ed.], 2014.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico: elaboração e formatação**. 14.ed. Porto Alegre: [S. Ed.], 2006.

IOMAT, Superintendência da Imprensa Oficial do Estado de Mato Grosso. Disponível em: <[https://www.iomat.mt.gov.br/ver-pdf/2369/#/p:1/e:2369?find=Disciplina a utilização, a aquisição, o cadastramento, a identificação, o controle, a](https://www.iomat.mt.gov.br/ver-pdf/2369/#/p:1/e:2369?find=Disciplina%20a%20utiliza%C3%A7%C3%A3o,%20a%20aquisi%C3%A7%C3%A3o,%20o%20cadastramento,%20a%20identifica%C3%A7%C3%A3o,%20o%20controle,%20a)> Acesso em: 05 out. 2015.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos da Metodologia Científica**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

MATIAS-PEREIRA, José. **Manual de Metodologia da Pesquisa Científica**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2012.

PMMT, Polícia Militar do Estado de Mato Grosso. **Regulamento Geral da PMMT**. Disponível em: <<http://dgp.pm.mt.gov.br/canais.htm?id=129>> Acesso em: 05 out. 2015.

ROSA, Rodrigo de Alvarenga. **Gestão Logística**. 2.ed. Florianópolis: Capes, 2012.

SINPOL CEARÁ, Sindicato dos Policiais Civis do Ceará. Disponível em: <<http://sinpolce.org.br/images/artigos/DENATRAN.pdf>> Acesso em: 05 out. 2015.

## APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO

a) Aplicado na SALP:

1) Quais as espécies de veículos oficiais utilizados na PMMT?

Resposta: Automóvel: Fiat Pálio WK Attractive 1.4, Fiat Pálio WK Adventure 1.8, GM Onix, GM Spin, Fiat Uno Vivace; Caminhonete: MMC L200 Triton, Nissan Frontier, Ford Ranger;

Camioneta: MMC Pajero Dakar; Minivan e Furgão: Fiat Ducato e Renault Master e Soberana e Citroën Jumper; Motocicleta: Honda Transalp 700, Hornet 600, NX 4 Falcon, XRE 300, Titan 125 e Yamaha Lander 250; Caminhão: VW 13190, 690, Mercedes Benz e Centurion (CDC); Ônibus e micro-ônibus: Mercedes Benz Alegre, Marcopolo Volare W9 e Daily Iveco.

2) Qual o perfil dos condutores de veículos oficiais da PMMT quanto à habilitação e cursos especializados?

Resposta: São habilitados em diversas categorias (A, B, C, D, E) e modo geral sem curso especializado.

CATEGORIA	QUANTIDADE
A	11
AB	2356
AC	164
AD	312
AE	45
B	291
C	24
D	9
TOTAL DE CONDUTORES	3212

3) Qual o critério utilizado para designação do Policial Militar para conduzir veículos oficiais na PMMT?

Resposta: Possuir Carteira Nacional de Habilitação válida e equivalente à categoria a qual irá conduzir, conforme Decreto Estadual 2067/2009.

4) Quais os cursos atualmente ministrados pela PMMT aos Policiais Militares para condução de veículos oficiais?

Resposta: A PMMT não possui curso disponível para qualificação de condutores, porém foi elaborado o Projeto para Criação do Centro de Formação de Condutores da PMMT no ano de 2012 e por motivos orçamentários não foi executado, bem como a Rede SENASP oferece o Curso de Condutores de Veículos de Emergência na modalidade Ead, exigido conforme art. 145 do CTB e disponibilizado pela SENASP, fato este informado a ESFAP para proporcionar a referida qualificação.

b) Aplicado na DEIP:

1) Quais os cursos atualmente ministrados pela PMMT aos Policiais Militares para condução de veículos oficiais?

Resposta: Atualmente a PMMT não realiza curso de direção ou condução de veículo, uma vez que um dos requisitos para inclusão na PMMT é a apresentação da CNH.

O Curso de direção defensiva ministrado faz parte do conteúdo do curso de segurança de autoridades e dignitários e é exclusivo para os componentes da Casa Militar e tropa de operações especiais.