

RESOLUÇÃO 362 DE 15 DE OUTUBRO DE 2010

Estabelece a classificação de danos em veículos decorrentes de acidentes e os procedimentos para a regularização ou baixa dos veículos envolvidos e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso I do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme o Decreto n.º 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT,

Considerando a necessidade de estabelecer e padronizar procedimentos para a detecção de danos nos veículos;

Considerando o número de veículos acidentados que, recuperados, voltam a circular nas vias públicas;

Considerando a necessidade da Administração Pública, no interesse da segurança viária e da sociedade, de determinar medidas que submetam os veículos acidentados a procedimentos de controle para que possam voltar a circular nas vias públicas com segurança bem como estabelecer procedimentos para a baixa do registro dos veículos acidentados irrecuperáveis;

Considerando o disposto nos artigos 103, 106, 123, inciso III, 124, incisos IV, V, X, 126, 127, e 240 do CTB;

Considerando o contido nos processos nºs 80001.010450/2009-86 e 80001/010801/2009-59;

RESOLVE:

Art. 1º O veículo envolvido em acidente deve ser avaliado pela autoridade de trânsito ou seu agente, na esfera das suas competências estabelecidas pelo CTB, e ter seu dano classificado conforme estabelecido nesta Resolução.

§ 1º Para automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários, a classificação do dano deve ser realizada conforme estabelecido no Anexo I desta Resolução.

§ 2º Para motocicletas e veículos assemelhados, a classificação do dano deve ser realizada conforme estabelecido no Anexo II desta Resolução.

§ 3º Para reboques e semi-reboques, caminhões e caminhões-tratores, a classificação do dano deve ser realizada conforme estabelecido no Anexo III desta Resolução.

§ 4º Para ônibus e microônibus, a classificação do dano deve ser realizada conforme estabelecido no Anexo IV desta Resolução.

§ 5º O cumprimento dos procedimentos previstos nesta Resolução não dispensa o registro completo do acidente no Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito-BOAT.

Art. 2º Concomitantemente à lavratura do Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT, a autoridade de trânsito ou seu agente deve avaliar o dano sofrido pelo veículo no acidente, enquadrando-o em uma das categorias a seguir e assinalar o respectivo campo no “Relatório de Avarias” constante em cada um dos anexos mencionados no artigo anterior:

- I – Dano de pequena monta;
- II – Dano de média monta;
- III – Dano de grande monta.

§ 1º Devem ser anexadas ao BOAT, fotografias do veículo acidentado – laterais direita e esquerda, frente e traseira, devendo ser justificada a impossibilidade de juntada de imagens.

§ 2º Quando, em virtude de circunstâncias excepcionais, a autoridade de trânsito ou seu agente não conseguirem verificar se um componente do veículo foi danificado no acidente, esse componente deve ser assinalado na coluna “NA” do respectivo “Relatório de Avarias” e sua pontuação considerada no cômputo geral da avaliação do veículo, justificando-se no campo “observações” do relatório as razões pela qual ele não pôde ser avaliado.

§ 3º Em atendimento ao § 2º do artigo 1º do CTB, para efeito de segurança no trânsito, um componente assinalado como não avaliado (“NA”) será considerado como danificado e será computado na avaliação geral do veículo.

Art. 3º Em caso de danos de “média monta” ou “grande monta”, o órgão ou entidade fiscalizadora de trânsito responsável pelo Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT deve, em até dez dias úteis após o acidente, expedir ofício acompanhado dos registros que possibilitaram a classificação do dano, ao órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal responsável pelo registro do veículo, conforme modelo constante do Anexo V desta Resolução.

Parágrafo único. O envio da documentação poderá ser efetuado por via postal ou por meio eletrônico previamente definido entre os órgãos e desde que contenha de forma visível a assinatura, o nome e a matrícula da autoridade de trânsito ou do agente de fiscalização que emitiu o documento ou de seu superior hierárquico.

Art. 4º O órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal que possuir o registro do veículo deve incluir o bloqueio administrativo no cadastro em até cinco dias úteis após o recebimento da documentação citada no artigo anterior.

Parágrafo único. Enquanto perdurar a restrição administrativa imposta pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal é proibida a circulação do veículo nas vias públicas, sob pena de infringir o disposto no art. 230, inciso VIII, do CTB.

Art. 5º Imediatamente após o lançamento da restrição administrativa à circulação do veículo, o órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal deve notificar o proprietário, conforme modelo previsto no Anexo VI desta Resolução, informando-o sobre as providências para a regularização ou baixa do veículo.

Art. 6º O desbloqueio do veículo que tenha sofrido dano de média monta só pode ser realizado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou Distrito Federal no qual o veículo esteja registrado.

§ 1º Deve ser exigido para desbloqueio de veículo com dano de média monta:

I – CRV e CRLV originais do veículo, RG, CPF ou CNPJ e comprovante de residência ou domicílio do proprietário;

II – Comprovação do serviço executado e das peças utilizadas, mediante apresentação da Nota Fiscal de serviço da oficina reparadora, acompanhada da(s) Nota(s) Fiscal (is) das peças utilizadas;

III – Certificado de Segurança Veicular – CSV expedido por Instituição Técnica Licenciada- ITL, devidamente licenciada pelo DENATRAN e acreditada pelo INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial;

IV – Comprovação da autenticidade da identificação do veículo mediante vistoria do órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal.

§ 2º O órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal no qual está registrado o veículo com dano de média monta, de posse dos documentos previstos no parágrafo anterior, deve fazer constar no campo “observações” do CRV/CRLV o número do Certificado de Segurança Veicular – CSV, que deverá permanecer no documento, mesmo após eventuais transferências de propriedade ou município, até a baixa definitiva do veículo.

§ 3º Os documentos previstos nos parágrafos anteriores devem ser incorporados ao prontuário do veículo.

§ 4º Caso não ocorra a recuperação do veículo, seu proprietário deve providenciar a baixa do registro de acordo com o art. 126 do CTB e regulamentação complementar.

§ 5º Caso o veículo sofra acidente em Unidade da Federação – UF distinta daquela na qual está registrado, é facultada ao proprietário do veículo ou seu representante legal a obtenção dos documentos citados nos incisos III e IV deste artigo no próprio local onde o veículo se encontra. O órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal que realizar vistoria em veículo registrado em outra UF deverá comunicar formalmente sua realização ao órgão executivo de trânsito da UF onde o veículo está registrado.

Art. 7º O veículo enquadrado na categoria “dano de grande monta” deve ser classificado como “irrecuperável” pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal que detiver seu registro, devendo ser executada a baixa do seu cadastro na forma determinada pelo CTB.

Art. 8º O proprietário do veículo, ou seu representante legal, com “dano de grande monta”, poderá apresentar recurso para reenquadramento do dano em “média monta”, sendo necessário, para tanto, o atendimento às seguintes exigências:

I - Ser realizada nova avaliação técnica por profissional engenheiro legalmente habilitado e apresentado o respectivo laudo;

II - O veículo deve estar nas mesmas condições em que se encontrava após o acidente;

III - A avaliação deve ser feita conforme os critérios e modelos de formulários constantes nesta Resolução e seus anexos;

IV - O laudo deve estar acompanhado de fotos ilustrativas do veículo mostrando as partes danificadas e as seguintes vistas: frontal, traseira, lateral direita, lateral esquerda, a 45º mostrando dianteira e lateral esquerda, a 45º mostrando dianteira e lateral direita, a 45º mostrando traseira e lateral esquerda e a 45º mostrando traseira e lateral direita;

V - O laudo deve estar acompanhado de ART – Anotação de Responsabilidade Técnica devidamente preenchida e assinada pelo engenheiro e pelo proprietário do veículo ou seu representante legal;

VI - O laudo e demais documentos devem ser apresentados ao órgão ou entidade de executivo trânsito dos Estados ou do Distrito Federal que detiver o registro do veículo no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data do acidente.

§1º Caso a avaliação técnica mencionada neste artigo reclassifique o dano para “média monta”, o órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal que detiver o registro do veículo, salvo o previsto no §1º deste artigo, deve alterar a restrição administrativa no cadastro para “média monta”, ficando o desbloqueio do veículo sujeito aos procedimentos descritos no artigo 6º desta Resolução.

§2º Caso a avaliação técnica mencionada neste artigo mantenha a classificação de dano de “grande monta”, ou haja indeferimento conforme previsto no §1º deste artigo, ou o proprietário não tenha apresentado o recurso na forma e prazo previstos no *caput* deste artigo, o órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal que detiver o registro do veículo deve classificá-lo como irrecuperável e proceder conforme estipulado no artigo 7º desta Resolução.

§3º O órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal que detiver o registro do veículo, em até dez dias úteis do recebimento do recurso de que trata o *caput* deste artigo, caso julgue necessário, poderá contestá-lo requisitando a apresentação do veículo para avaliação pelo próprio órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal ou entidade por ele reconhecida para geração de novo laudo técnico, realizado, igualmente, por profissional engenheiro legalmente habilitado.

§ 4º A não apresentação do veículo para avaliação pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal que detiver o registro do veículo na forma e prazo previstos no § 1º implica em sua classificação como irrecuperável, aplicando-se o disposto no artigo 7º desta Resolução.

Art. 9º As disposições contidas nesta Resolução também se aplicam aos veículos que sofreram acidentes antes de serem cadastrados, cabendo o envio de ofício com a documentação com a classificação de danos ao DENATRAN, para bloqueio administrativo no pré-cadastro da Base Índice Nacional – BIN e demais procedimentos daí decorrentes.

Art. 10. Veículos objetos de roubo ou furto que tenham sofrido avarias em itens pontuáveis dos relatórios contidos nos anexos desta Resolução também estão sujeitos às disposições nela contidas, devendo ser elaborados boletim de ocorrência policial e pertinente relatório de avarias e encaminhados ao órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal que detiver o registro do veículo.

Art. 11. O veículo classificado com dano de média ou grande monta não pode ter sua propriedade transferida, excetuando-se para as companhias seguradoras, nos casos de acidentes em que por força da indenização se opere a sub-rogação nos direitos de propriedade.

§ 1º O veículo somente pode ser transferido ao nome da companhia seguradora mediante apresentação da documentação referente ao processo de indenização.

§ 2º A companhia seguradora deve providenciar o registro da transferência de propriedade para seu nome, no prazo previsto no art. 123, inciso I, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, sendo dispensada a vistoria e emitido o CRV/CRLV com a informação de que o veículo encontra-se proibido de circular nas vias públicas, até a implementação das providências previstas no artigo 6º desta Resolução, no caso de danos de média monta. Já nos casos de danos confirmados de grande monta, não há emissão de CRV/CRLV, face à necessidade de proceder-se à baixa do veículo conforme previsto no artigo 7º desta Resolução.

§ 3º Efetivada a transferência de propriedade para a razão social da companhia seguradora, novamente deve ser bloqueado o cadastro do veículo, seguindo-se o disposto nos artigos 6º e 7º desta Resolução.

Art. 12. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as Resoluções CONTRAN nº 25/98 e nº 297/08.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa
Ministério dos Transportes

Luiz Otavio Maciel Miranda
Ministério da Saúde

Rudolf de Noronha
Ministério do Meio Ambiente

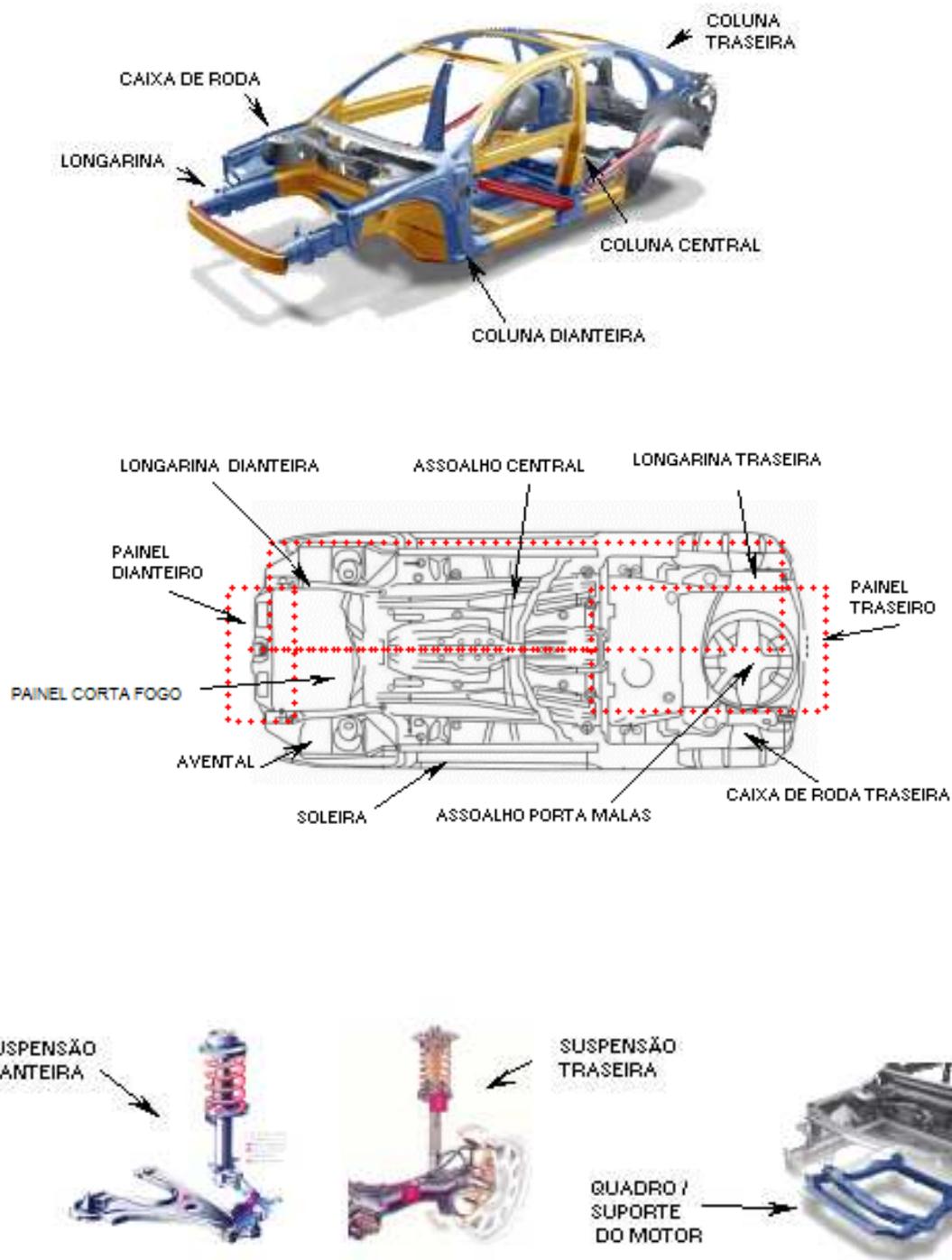
Elcione Diniz Macedo
Ministério das Cidades

ANEXO I

Procedimento para registro e classificação do dano em automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários.

1. Este procedimento aplica-se aos automóveis, camionetas, caminhonetes e utilitários.
2. O preenchimento do Relatório de Avarias constante deste Anexo deve retratar a condição real do veículo e ser feito conforme os seguintes critérios:
 - 2.1. Quando verificar-se fisicamente que um componente do veículo foi danificado no acidente, deve ser assinalada a coluna “SIM” ao lado do respectivo item no relatório.
 - 2.2. Quando um componente não estiver danificado, ou não existir originalmente, deve ser assinalada a coluna “NÃO” ao lado do respectivo item no relatório.
 - 2.3. Quando, em virtude de circunstâncias excepcionais, a autoridade de trânsito ou seu agente não conseguirem verificar se um componente do veículo foi danificado no acidente, esse componente deve ser assinalado na coluna “NA” do respectivo “Relatório de Avarias” e sua pontuação considerada no cômputo geral da avaliação do veículo, justificando-se no campo “observações” do relatório as razões pela qual ele não pôde ser avaliado.
 - 2.4. Em atendimento ao § 2º do artigo 1º do CTB, para efeito de segurança no trânsito, até prova em contrário, um componente assinalado como não avaliado (“NA”) será considerado como danificado e será computado na avaliação geral do veículo.
3. A classificação do dano sofrido pelo veículo será feita conforme os seguintes critérios:
 - 3.1. Categorias de danos:
 - Dano de pequena monta;
 - Dano de média monta;
 - Dano de grande monta;
 - 3.2. A classificação do dano na categoria “pequena monta” dar-se-á quando a soma dos pontos de todos os itens assinalados nas colunas “SIM” e “NA” não ultrapassar 20 pontos.
 - 3.3. A classificação do dano na categoria “média monta” dar-se-á quando a soma dos pontos de todos os itens assinalados nas colunas “SIM” e “NA” for de 21 a 30 pontos.
 - 3.4. A classificação do dano na categoria “grande monta” dar-se-á quando a soma dos pontos de todos os itens assinalados nas colunas “SIM” e “NA” for superior a 30 pontos, o que implica, também na classificação do veículo como irrecuperável.

4. Os desenhos a seguir são ilustrativos de alguns itens de avaliação

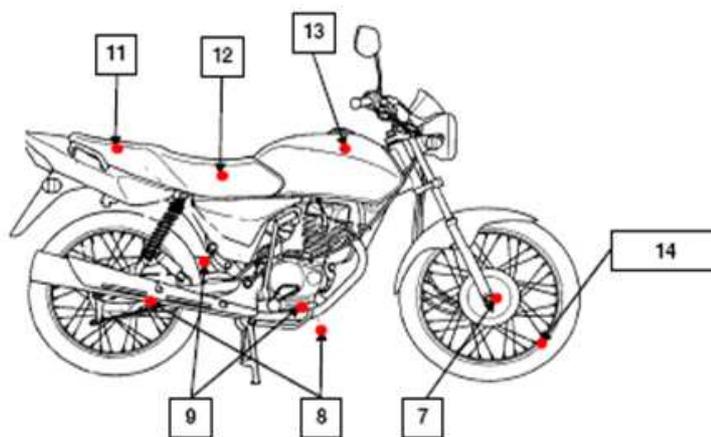
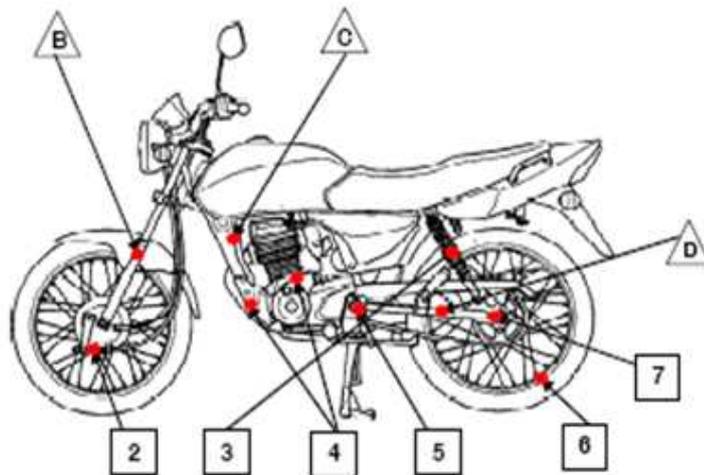
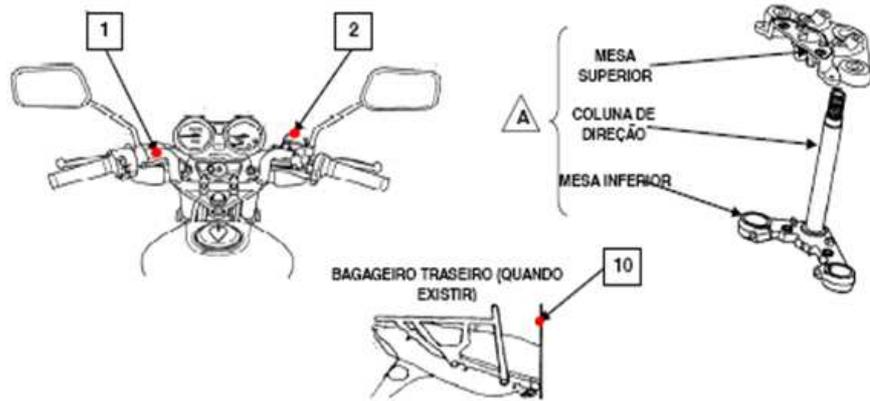


ANEXO II

Procedimento para registro e classificação do dano em motocicletas e veículos assemelhados

1. Este procedimento aplica-se a motocicletas e veículos assemelhados.
2. O preenchimento do Relatório de Avarias constante deste Anexo deve retratar a condição real do veículo e ser feito conforme os seguintes critérios:
 - 2.1. Quando verificar-se fisicamente que um componente do veículo foi danificado no acidente, deve ser assinalada a coluna “SIM” ao lado do respectivo item no relatório.
 - 2.2. Quando um componente não estiver danificado, ou não existir originalmente, deve ser assinalada a coluna “NÃO” ao lado do respectivo item no relatório.
 - 2.3. Quando, em virtude de circunstâncias excepcionais, a autoridade de trânsito ou seu agente não conseguirem verificar se um componente do veículo foi danificado no acidente, esse componente deve ser assinalado na coluna “NA” do respectivo “Relatório de Avarias” e sua pontuação considerada no cômputo geral da avaliação do veículo, justificando-se no campo “observações” do relatório as razões pela qual ele não pôde ser avaliado.
 - 2.4. Em atendimento ao § 2º do artigo 1º do CTB, para efeito de segurança no trânsito, até prova em contrário, um componente assinalado como não avaliado (“NA”) será considerado como danificado e será computado na avaliação geral do veículo.
3. A classificação do dano sofrido pelo veículo será feita conforme os seguintes critérios:
 - 3.1. Categorias de danos:
 - 1) Dano de pequena monta;
 - 2) Dano de média monta;
 - 3) Dano de grande monta;
 - 3.2. A classificação do dano na categoria “pequena monta” dar-se-á quando a soma dos pontos de todos os itens assinalados nas colunas “SIM” e “NA” não ultrapassar 16 pontos, desde que não tenha sido danificado nenhum componente estrutural
 - 3.3. A classificação do dano na categoria “média monta” dar-se-á quando a soma dos pontos de todos os itens assinalados nas colunas “SIM” e “NA” estiver acima de 16 pontos e desde que não tenham sido danificados três ou mais componentes estruturais;
 - 3.4. A classificação do dano na categoria “grande monta” dar-se-á quando tiverem sido assinalados nas colunas “SIM” e “NA” três ou mais componentes estruturais, independentemente do somatório de pontos.

4. Os desenhos a seguir são ilustrativos dos itens de avaliação



ANEXO III

Procedimento para registro e classificação do dano em reboques e semi-reboques, caminhões e caminhões-tratores.

Este procedimento aplica-se aos reboques e semi-reboques, aos caminhões com implementos rodoviários ou carroçarias e aos caminhões-tratores.

1. O preenchimento do Relatório de Avarias constante deste Anexo deve retratar a condição real do veículo e ser feito conforme os seguintes critérios:
 - 1.1 Quando verificar-se fisicamente que um componente do veículo foi danificado no acidente, deve ser assinalada a coluna “SIM” ao lado do respectivo item no relatório.
 - 1.2 Quando um componente não estiver danificado, ou não existir originalmente, deve ser assinalada a coluna “NÃO” ao lado do respectivo item no relatório.
 - 1.3 Quando, em virtude de circunstâncias excepcionais, a autoridade de trânsito ou seu agente não conseguirem verificar se um componente do veículo foi danificado no acidente, esse componente deve ser assinalado na coluna “NA” do respectivo “Relatório de Avarias” e sua pontuação considerada no cômputo geral da avaliação do veículo, justificando-se no campo “observações” do relatório as razões pela qual ele não pôde ser avaliado.
 - 1.4 Em atendimento ao § 2º do artigo 1º do CTB, para efeito de segurança no trânsito, até prova em contrário, um componente assinalado como não avaliado (“NA”) será considerado como danificado e será computado na avaliação geral do veículo.
 2. A classificação do dano será feita conforme os seguintes critérios:
 - 2.1 Categorias de danos:
 - a) Dano de pequena monta: quando o item de maior gravidade assinalado nas colunas “SIM” ou “NA” for de categoria P (pequena monta);
 - b) Dano de média monta: quando o item de maior gravidade assinalado nas colunas “SIM” ou “NA” for de categoria M (média monta);
 - c) Dano de grande monta: quando o item de maior gravidade assinalado nas colunas “SIM” ou “NA”, for de categoria G (grande monta).
 - 2.2 Considera-se que “dano de pequena monta” é o menos grave e “dano de grande monta” é o de maior gravidade.
 - 2.3 A classificação do dano do veículo terá a mesma classificação do item de maior gravidade assinalado nas colunas “SIM” ou “NA”.
- Por exemplo, se dentre os itens assinalados nas colunas “SIM” ou “NA” existirem três itens cuja gravidade é “P” (pequena monta), dois itens de gravidade “M” (média monta) e nenhum item com gravidade “G” (grande monta), no campo “DANO” deve ser assinalado o item “MÉDIA MONTA” pois o item de maior gravidade tem categoria “M”.
3. Devem ser avaliadas separadamente as avarias ocorridas na cabine e/ou carroçaria e as avarias ocorridas no chassi do veículo.
 - 3.1 A classificação “dano de grande monta”, não se aplica à cabine e carroçaria.
 - 3.2 A classificação “dano de grande monta” no chassi acarreta, obrigatoriamente, o sucateamento do veículo como um todo.
 4. Não ocorrendo danos à cabine e/ou carroçaria, a autoridade de trânsito ou seu agente devem registrar no Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT, que o acidente não provocou danos à cabine e/ou carroçaria.

5. Os componentes da cabine e/ou carroçaria danificados no acidente, dependendo do componente e da avaria sofrida, resultam na classificação do dano conforme as tabelas a seguir.

5.1 A constatação de avaria em algum componente da cabine e/ou carroçaria conforme a tabela 1 “Pequena Montagem”, abaixo, resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Pequena Montagem”, dependendo da avaliação dos demais itens do veículo.

TABELA 1		
PEQUENA MONTAGEM	COMPONENTES DA CABINE E/OU CARROÇARIA	
Localização	Avaria de origem mecânica	Avaria de origem térmica
Cabine (quando existente)	Avárias externas sem afetar coluna(s) dianteira(s) ou traseira(s), painel corta fogo, soleira ou assoalho. (vide fig. 1).	Nenhum componente com avaria de origem térmica pode ter esta classificação.
Carroçaria	Avárias superficiais externas ou na estrutura sem afetar o compartimento de carga.	

5.2 A constatação de avaria em algum componente da cabine e/ou carroçaria conforme a tabela 2 “Média Montagem”, abaixo, resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Média Montagem”, dependendo da avaliação do chassi do veículo.

TABELA 2		
MÉDIA MONTAGEM	COMPONENTES DA CABINE E/OU CARROÇARIA	
Localização	Avaria de origem mecânica	Avaria de origem térmica
Cabine (quando existente)	Avárias na estrutura afetando coluna(s), painel corta fogo, soleira ou assoalho. (fig. 1)	Região termicamente afetada com dimensão menor ou igual a 2/3 do comprimento da carroçaria.
Carroçaria	Avárias na estrutura das laterais ou do teto (quando houver) atingindo o compartimento de carga.	
	Estrutura com deformação vertical ou lateral afetando o compartimento de carga; Estrutura com deformação vertical ou lateral afetando os componentes de união da base da carroçaria com o chassi.	

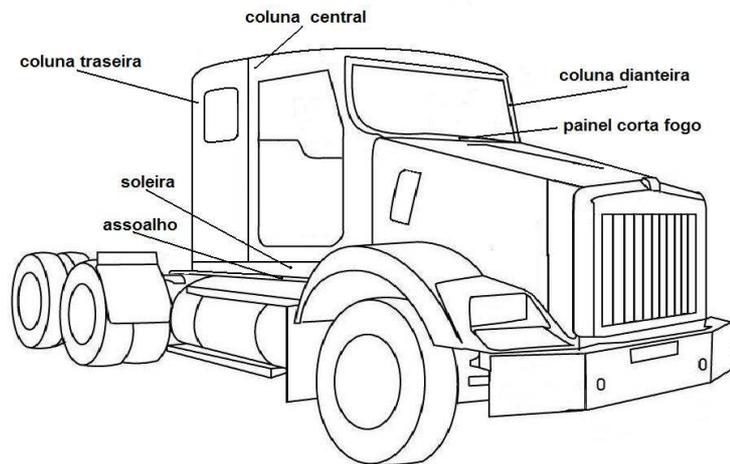


Figura 1

6. Os componentes mecânicos e do chassi danificados no acidente resultam na classificação do veículo como portador, no mínimo, do dano especificado na coluna da esquerda da tabela 3 abaixo.

TABELA 3		
CLASSIFICAÇÃO DO DANO DO VEÍCULO	COMPONENTE DANIFICADO DO CHASSI	
	Avaria de origem mecânica	Avaria de origem térmica
PEQUENA MONTA	Pára-lamas, pára-choque dianteiro, porta estepe, aparelho de levantamento e perfis laterais do chassi (se houver) sem danos às longarinas (vigas) principais do chassi	Nenhum componente com avaria de origem térmica pode ter esta classificação.
MÉDIA MONTA	Suspensão, eixos, sistema de freio e pára-choque traseiro. Chassi com deformação torcional permanente menor ou igual à altura da longarina – item 8.1. Chassi com deformação vertical permanente menor ou igual à altura da longarina - item 8.2. Chassi com deformação lateral permanente menor ou igual à distância interna entre as longarinas - item 8.3.	Região do chassi termicamente afetada com dimensão menor ou igual a 2/3 do comprimento do chassi e/ou qualquer fração da região da suspensão.
GRANDE MONTA	Chassi com deformações permanentes superiores às definidas na classificação de média monta	Região do chassi termicamente afetada com dimensão superior a 2/3 do comprimento do chassi

Nota: Entende-se como região da suspensão:

- a) No caso de conjunto de eixos, é a região do chassi compreendida entre dois planos verticais transversais ao chassi que tangenciam, respectivamente, o ponto mais à frente da banda de rodagem dos pneus do primeiro eixo e o ponto mais atrás da banda de rodagem dos pneus do último eixo.
- b) No caso de eixo simples é a região do chassi compreendida entre dois planos verticais transversais ao chassi que tangenciam, respectivamente, o ponto mais à frente e o ponto mais atrás da banda de rodagem dos pneus desse eixo.

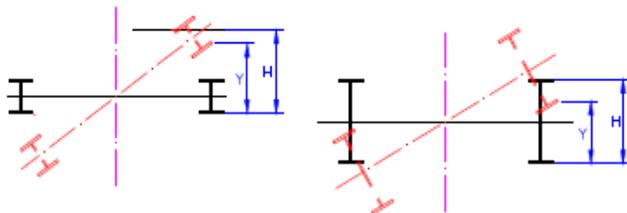
7. Tipos de deformação

7.1 Deformação torcional permanente

7.1.1 Quando o deslocamento (Y) provocado pela torção na secção transversal formada pelas longarinas (vigas) for inferior ou igual à altura da longarina (H), medida na região de maior dimensão, isso resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Média Monta”, dependendo da avaliação dos demais itens.

7.1.2 Quando o deslocamento (Y) provocado pela torção na secção transversal formada pelas longarinas (vigas) for superior à altura da longarina (H), medida na região de maior dimensão, isso resulta na classificação do veículo como portador de “Dano de Grande Monta”.

VISTA TRANSVERSAL DO CHASSI



VISTA EM PERSPECTIVA

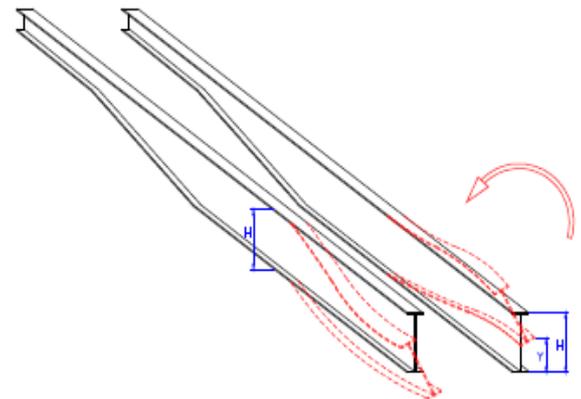


FIGURA 2: Deformação torcional permanente

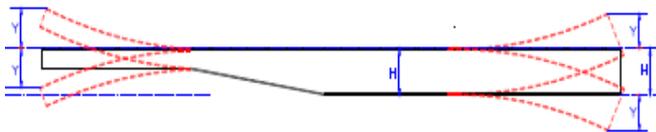
7.2 Deformação vertical permanente

7.2.1 Quando o deslocamento (Y) formado pela linha superior do chassi for inferior ou igual à altura da longarina (H), medida na região de maior dimensão, isso resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Média Monta”, dependendo da avaliação dos demais itens.

7.2.2 Quando o deslocamento (Y) formado pela linha superior do chassi for superior à altura da longarina (H), medida na região de maior dimensão, isso resulta na classificação do veículo como portador de “Dano de Grande Monta”.

NOTA: Na região do chassi de menor secção transversal (região frontal), é admitida a mesma deformação vertical (Y), visto que essa região é mais suscetível a pequenas deformações que não comprometem o restante do chassi. Seções menores facilitam a recuperação/substituição, mantendo a integridade do restante da estrutura.

VISTA LATERAL DO CHASSI



VISTA EM PERSPECTIVA

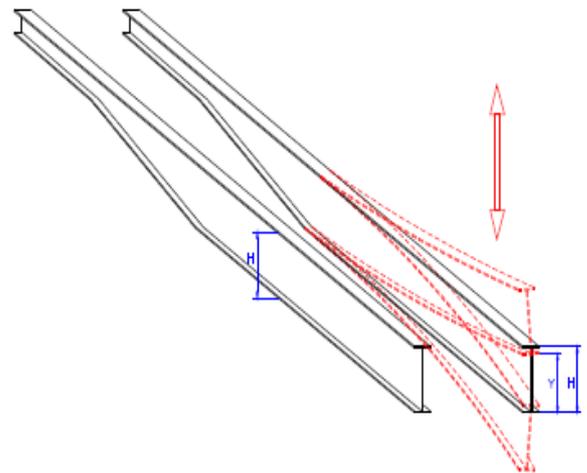


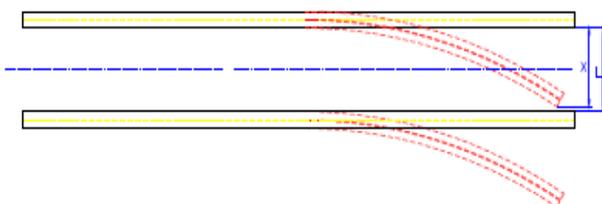
FIGURA 3: Deformação vertical permanente

7.3 Deformação lateral permanente

7.3.1 Quando o deslocamento(X) de uma longarina (viga), em qualquer um de seus pontos, for inferior ou igual à maior distância interna original (L) entre as longarinas (vigas), isso resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Média Montagem”, dependendo da avaliação dos demais itens.

7.3.2 Quando o deslocamento(X) de uma longarina (viga), em qualquer um de seus pontos, for superior à maior distância interna original (L) entre as longarinas (vigas), isso resulta na classificação do veículo como portador de “Dano de Grande Montagem”.

VISTA SUPERIOR DO CHASSI



VISTA EM PERSPECTIVA

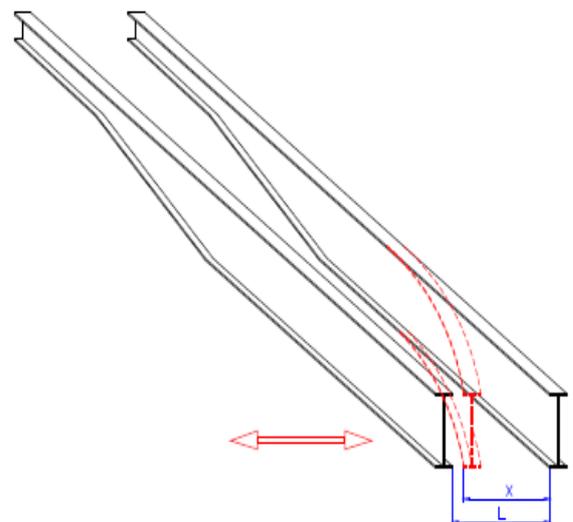


FIGURA 4: Deformação lateral permanente

ANEXO IV

Procedimento para registro e classificação do dano em ônibus e microônibus

Este procedimento aplica-se aos ônibus e microônibus.

1. O preenchimento do Relatório de Avarias constante deste Anexo deve retratar a condição real do veículo e ser feito conforme os seguintes critérios:

1.1 Quando verificar-se fisicamente que uma parte do veículo foi danificada no acidente, deve ser assinalada a coluna “SIM” ao lado do respectivo item no relatório.

1.2 Quando a parte não estiver danificada, ou não existir originalmente, deve ser assinalada a coluna “NÃO” ao lado do respectivo item no relatório.

1.3 Quando, em virtude de circunstâncias excepcionais, a autoridade de trânsito ou seu agente não conseguirem determinar com certeza se uma determinada parte do veículo foi ou não danificada no acidente, deve ser assinalada a coluna “NA” ao lado do respectivo item no relatório, justificando-se no campo “observações” a razão pela qual esse item não pôde ser avaliado.

Em atendimento ao § 2º do artigo 1º do CTB, para efeito de segurança no trânsito e até prova em contrário, um item assinalado como não avaliado (“NA”) será considerado como danificado e será computado na avaliação geral do veículo.

2. A classificação do dano sofrido pelo veículo será feita conforme os seguintes critérios:

2.1 Categorias de danos:

a) Dano de pequena monta: quando o item de maior gravidade assinalado nas colunas “SIM” ou “NA” for de categoria P (pequena monta);

b) Dano de média monta: quando o item de maior gravidade assinalado nas colunas “SIM” ou “NA” for de categoria M (média monta);

c) Dano de grande monta: quando o item de maior gravidade assinalado nas colunas “SIM” ou “NA”, for de categoria G (grande monta).

2.2 Considera-se que “dano de pequena monta” é o menos grave e “dano de grande monta” é o de maior gravidade.

2.3 A classificação do dano do veículo terá a mesma classificação do item de maior gravidade assinalado nas colunas “SIM” ou “NA”.

Por exemplo, se dentre os itens assinalados nas colunas “SIM” ou “NA” existirem três itens cuja gravidade é “P” (pequena monta), dois itens de gravidade “M” (média monta) e nenhum item com gravidade “G” (grande monta), no campo “DANO” deve ser assinalado o item “MÉDIA MONTA” pois o item de maior gravidade tem categoria “M”.

3. Devem ser avaliadas separadamente as avarias ocorridas na carroçaria e as avarias ocorridas no chassi do veículo.

3.1 A classificação “dano de grande monta”, não se aplica à carroçaria.

3.2 A classificação “dano de grande monta” no chassi acarreta, obrigatoriamente, o sucateamento do veículo como um todo, incluindo a carroçaria.

4. Não ocorrendo danos à carroçaria, a autoridade de trânsito ou seu agente devem registrar no Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT, que o acidente não provocou danos à carroçaria.

5. Os componentes da carroçaria danificados no acidente, dependendo do componente e da avaria sofrida, resultam na classificação do dano conforme as tabelas a seguir.

5.1 A constatação de avaria em algum componente da carroçaria conforme a tabela 1 “Pequena Montagem”, abaixo, resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Pequena Montagem”, dependendo da avaliação dos demais itens do veículo.

TABELA 1		
PEQUENA MONTAGEM	COMPONENTES DA CARROÇARIA	
Localização	Avaria de origem mecânica	Avaria de origem térmica
Seção Dianteira	Avárias superficiais externas (revestimentos, pára-choque, pára-lama, aro de rodas) ou na estrutura sem afetar posto do condutor, ou a coluna “ B ” da carroceria (vide fig. 1).	Nenhum componente com avaria de origem térmica pode ter esta classificação.
Seção Traseira	Avárias superficiais externas (revestimentos, pára-choque, pára-lama, aro de rodas) ou na estrutura sem afetar o compartimento dos passageiros.	
Seção Dianteira Seção Central Seção Traseira	Avárias superficiais externas ou na estrutura das laterais ou do teto sem afetar o compartimento interno dos passageiros e qualquer ponto de fixação das poltronas/bancos.	

5.2 A constatação de avaria em algum componente da carroçaria conforme a tabela 2 “Média Montagem”, abaixo, resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Média Montagem”, dependendo da avaliação do chassi do veículo.

TABELA 2		
MÉDIA MONTAGEM	COMPONENTES DA CARROÇARIA	
Localização	Avaria de origem mecânica	Avaria de origem térmica
Seção Dianteira	Avárias na estrutura afetando o posto do condutor e/ou a coluna “ B ” da carroceria podendo afetar ainda o compartimento dos passageiros ou qualquer ponto de fixação das poltronas (bancos);	Região termicamente afetada com dimensão menor ou igual a 2/3 do comprimento da carroçaria.
Seção Traseira	Avárias na estrutura atingindo a porção traseira da carroceria, podendo afetar ainda o compartimento dos passageiros ou qualquer ponto de fixação das poltronas (bancos);	
Seção Dianteira Seção Central Seção Traseira	Avárias na estrutura das laterais ou do teto atingindo o compartimento interno dos passageiros podendo ultrapassar o plano que passa pela linha de referência do peitoril (parte inferior das janelas);	
	Estrutura com deformação vertical, podendo afetar o compartimento dos passageiros e os componentes de união da base da carroceria com o chassi;	
	Estrutura com deformação lateral, podendo afetar o compartimento dos passageiros e os componentes de união da base da carroceria com o chassi.	

FIGURA 1: IDENTIFICAÇÃO DOS PLANOS DE REFERÊNCIA

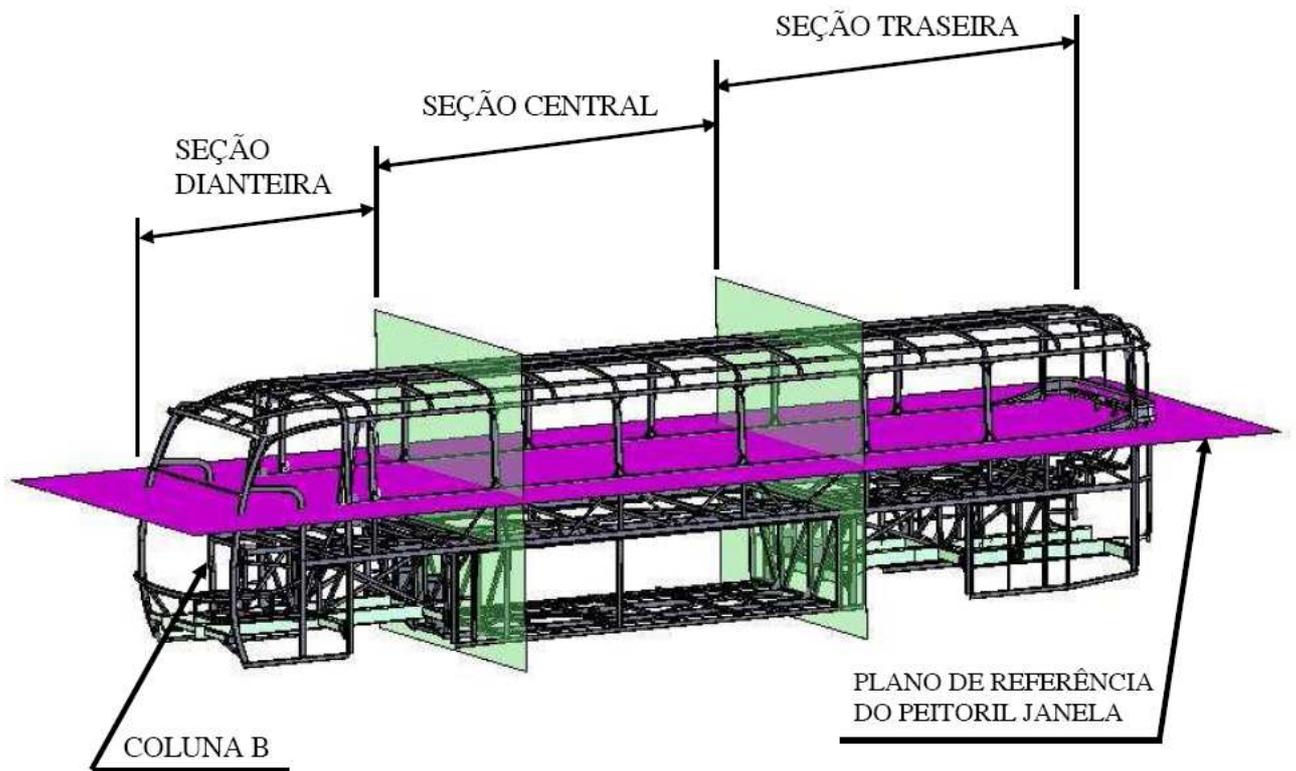


Figura 1

Notas:

- 1) O plano de referência do peitoril/janela indicado na figura 1 mantém-se como referência também no caso de veículos com dois andares.
- 2) No caso de ônibus articulados e bi-articulados, a análise deve ser feita para cada unidade.

6. Os componentes mecânicos e do chassi danificados no acidente resultam na classificação do veículo como portador, no mínimo, do dano especificado na coluna da esquerda da tabela 3 abaixo.

TABELA 3		
CLASSIFICAÇÃO DO DANO DO VEÍCULO	COMPONENTE DANIFICADO DO CHASSI	
	Avaria de origem mecânica	Avaria de origem térmica
PEQUENA MONTA	Porta estepe, perfis laterais do chassi (se houver) sem danos às longarinas (vigas) principais do chassi	Nenhum componente com avaria de origem térmica pode ter esta classificação.
MÉDIA MONTA	<p>Suspensão, eixos, sistema de freio e pára-choque traseiro.</p> <p>Chassi com deformação torcional permanente menor ou igual à altura da longarina – item 8.1</p> <p>Chassi com deformação vertical permanente menor ou igual à altura da longarina - item 8.2.</p> <p>Chassi com deformação lateral permanente menor ou igual à distância interna entre as longarinas - item 8.3.</p>	Região do chassi termicamente afetada com dimensão menor ou igual a 2/3 do comprimento do chassi e/ou qualquer fração da região da suspensão.
GRANDE MONTA	Chassi com deformações permanentes superiores às definidas na classificação de média monta	Região do chassi termicamente afetada com dimensão superior a 2/3 do comprimento do chassi

Notas: Entende-se como região da suspensão:

- a) No caso de conjunto de eixos, é a região do chassi compreendida entre dois planos verticais transversais ao chassi que tangenciam, respectivamente, o ponto mais à frente da banda de rodagem dos pneus do primeiro eixo e o ponto mais atrás da banda de rodagem dos pneus do último eixo.
- b) No caso de eixo simples é a região do chassi compreendida entre dois planos verticais transversais ao chassi que tangenciam, respectivamente, o ponto mais à frente e o ponto mais atrás da banda de rodagem dos pneus desse eixo.

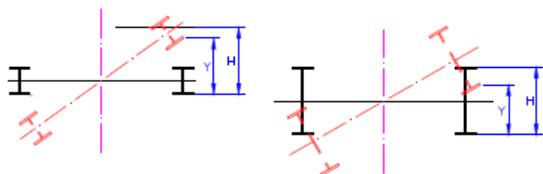
7. Tipos de deformação

7.1 Deformação torcional permanente

7.1.1 Quando o deslocamento (Y) provocado pela torção na secção transversal formada pelas longarinas (vigas) for inferior ou igual à altura da longarina (H), medida na região de maior dimensão, isso resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Média Monta”, dependendo da avaliação dos demais itens.

7.1.2 Quando o deslocamento (Y) provocado pela torção na secção transversal formada pelas longarinas (vigas) for superior à altura da longarina (H), medida na região de maior dimensão, isso resulta na classificação do veículo como portador de “Dano de Grande Monta”.

VISTA TRANSVERSAL DO CHASSI



VISTA EM PERSPECTIVA

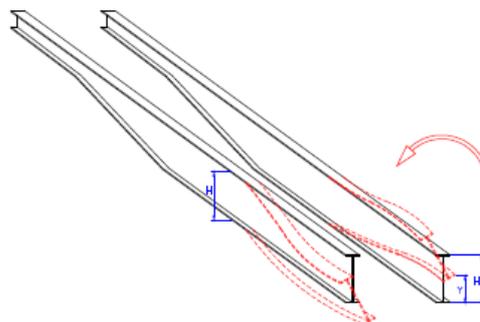


FIGURA 2: Deformação torcional permanente

7.2 Deformação vertical permanente

7.2.1 Quando o deslocamento (Y) formado pela linha superior do chassi for inferior ou igual à altura da longarina (H), medida na região de maior dimensão, isso resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Média Monta”, dependendo da avaliação dos demais itens.

7.2.2 Quando o deslocamento (Y) formado pela linha superior do chassi for superior à altura da longarina (H), medida na região de maior dimensão, isso resulta na classificação do veículo como portador de “Dano de Grande Monta”.

NOTA: Na região do chassi de menor secção transversal (região frontal), é admitida a mesma deformação vertical (Y), visto que essa região é mais suscetível a pequenas deformações que não comprometem o restante do chassi. Seções menores facilitam a recuperação/substituição, mantendo a integridade do restante da estrutura.

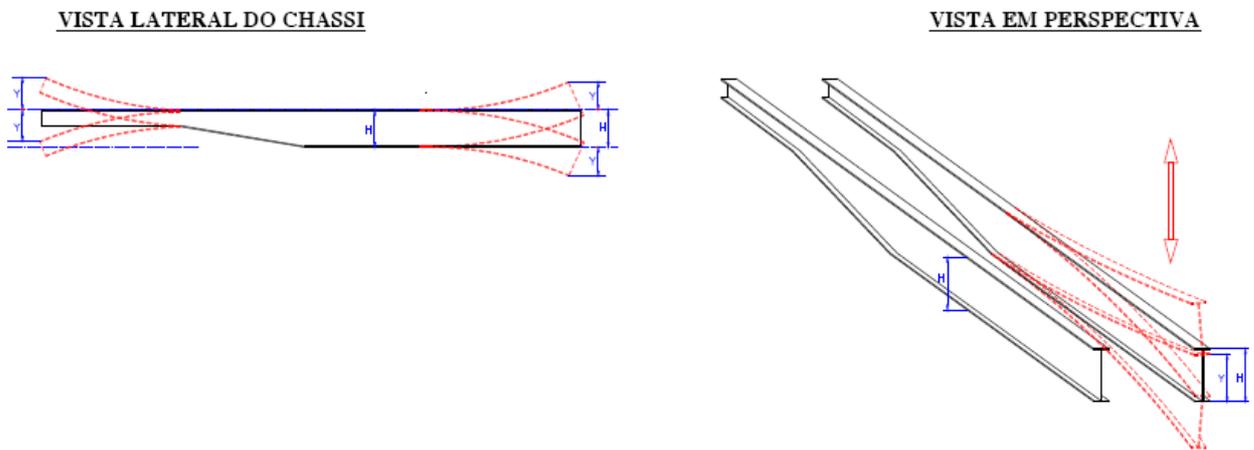


FIGURA 3: Deformação vertical permanente

7.3 Deformação lateral permanente

7.3.1 Quando o deslocamento(X) de uma longarina (viga), em qualquer um de seus pontos, for inferior ou igual à maior distância interna original (L) entre as longarinas (vigas), isso resulta na classificação do veículo como portador, no mínimo, de “Dano de Média Monta”, dependendo da avaliação dos demais itens.

7.3.2 Quando o deslocamento(X) de uma longarina (viga), em qualquer um de seus pontos, for superior à maior distância interna original (L) entre as longarinas (vigas), isso resulta na classificação do veículo como portador de “Dano de Grande Monta”.

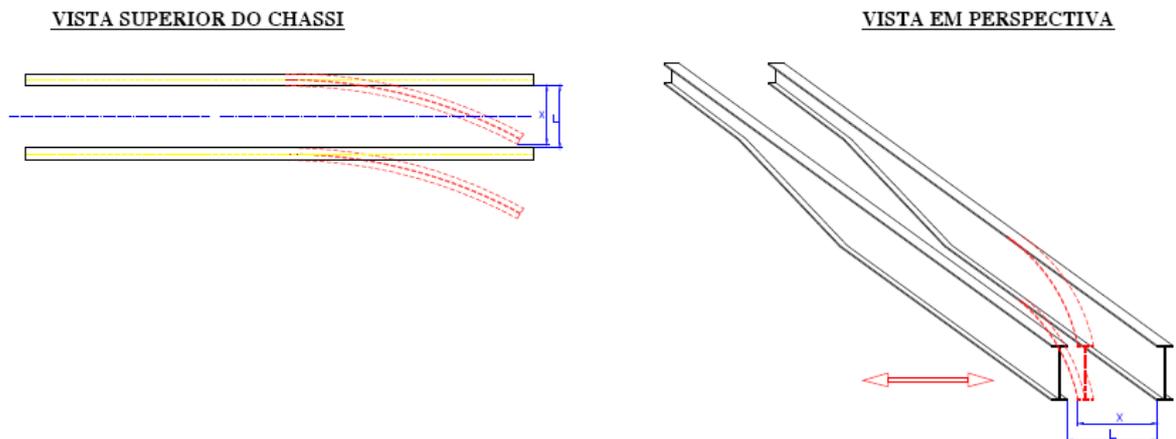


FIGURA 4: Deformação lateral permanente

ANEXO V

OFÍCIO PARA COMUNICAÇÃO DE DANO DE MÉDIA MONTA OU DE GRANDE MONTA EM VEÍCULOS

Ofício n.º / ano (Número de Referência)

Data de emissão do Ofício

Ao Senhor

.....
Diretor do DETRAN de

Assunto: Encaminhamento de documentação utilizada na classificação de danos em veículo(s) envolvido(s) em acidente de trânsito.

Senhor Diretor,

Encaminhamos a documentação utilizada na classificação de dano prevista na Resolução Contran n.º/ano, parte integrante do Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT n.º....., relativo ao(s) veículo(s) placa(s), para adoção das providências administrativas também previstas na Resolução acima citada..

Atenciosamente,

Nome do Diretor
Órgão fiscalizador

ANEXO VI

OFÍCIO PARA A NOTIFICAÇÃO DE DANO DE MÉDIA MONTA OU DANO DE GRANDE MONTA EM VEÍCULO.

OFÍCIO N.º/DETRAN/UF/2008

Cidade e data.

Prezado Senhor,

Comunicamos a V. Sa. que consoante a decisão prolatada no Processo n.º, este Órgão de Trânsito procedeu ao bloqueio administrativo do veículo registrado em seu nome, no Município de, e possuidor das seguintes características:

Marca/modelo:

Placas:

Ano de Fabricação:

Código RENAVAM:

Chassi n.º:

A decisão está fundamentada na Resolução n.º/2010 do CONTRAN e decorreu do acidente em que o veículo foi envolvido, que resultou em dano monta no mesmo.

Em virtude do bloqueio no registro do veículo, sua situação passou a ser considerada irregular, não podendo o mesmo ser licenciado, transferido e nem posto em circulação sem que se cumpram as exigências da acima citada Resolução.

Atenciosamente,

Diretor do DETRAN/UF