



ANEXO I

**ANÁLISE DE RECURSOS CONTRA PROVA PRÁTICA
PERÍODO: 05 de fevereiro a 07 de fevereiro de 2020 (1º ETAPA)**

INSCRIÇÃO: **365**
CARGO: **Motorista**
TIPO DE RECURSO: **Prova Prática**
RESULTADO: **Improcedente**

Parecer: Recurso IMPROCEDENTE. O motivo da perda de 2,00 pontos se deu pelo candidato utilizar as marchas de maneira incorreta (Falta Média), durante o percurso. O fato de haver mais de um fiscal dentro do caminhão durante a aplicação da prova não impediu que o candidato realizasse as marchas de maneira correta. Inclusive, durante todo o percurso e após finalizado, o candidato, ora recorrente, não verbalizou para o fiscal que teve dificuldade em trocar de marcha. O fiscal que acompanhou e assistiu o percurso, após o término da prova, informou ao candidato que por não haver realizado as marchas corretamente, perderia pontos. Em nenhum momento foi informado ao candidato que houve perda de 'meio' ponto como o recorrente cita em seu pleito, uma vez que, no próprio formulário que consta no Edital, inexistiu possibilidade de perda de meio ponto. Relativamente a presença de mais de um fiscal durante o percurso, como o próprio recorrente cita em outro pleito, foi explicado ao candidato antes do início da prova. Quanto a suposta dificuldade em trocar de marcha, pois o câmbio 'bateu na perna do fiscal', recorrente deixa de observar que no momento que ocorreu esta situação, o fiscal imediatamente alterou a sua posição no banco do caminhão para que as próximas marchas não alcançassem a sua perna. Porém, ainda assim, o candidato realizou toda a prova sem sequer tentar trocar a marcha. Fato que ocasionou a perda de 2,00 pontos pelo motivo de utilizar as marchas de maneira incorreta.

INSCRIÇÃO: **162 / 1569**
CARGO: **Motorista de Ônibus do Transporte Coletivo**
TIPO DE RECURSO: **Prova Prática**
RESULTADO: **Improcedente**

Parecer: Recurso IMPROCEDENTE. Recorrente em seu pleito cita que o cinto de segurança não é obrigatório em veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé. O objeto de controvérsia está pautado no Art. 2º da Resolução 14 do CONTRAN, que relaciona os equipamentos dispensáveis de obrigatoriedade, e no inciso IV fala do cinto de segurança:

“IV) cinto de segurança:

a) para os passageiros, nos ônibus e microônibus produzidos até 1º de janeiro de 1999;

b) até 1º de janeiro de 1999, para o condutor e tripulantes, nos ônibus e microônibus;

c) para os veículos destinados ao transporte de passageiros, em percurso que seja permitido viajar em pé”.

A alínea “c” trata dos veículos destinados ao transporte de passageiros que seja permitido o transporte em pé. O entendimento de que o motorista do coletivo em que se pode viajar em pé está dispensado do uso do cinto é baseado nesta alínea, de que o equipamento não é obrigatório nem para o motorista, nem



tripulantes. Esse entendimento confronta com o da alínea “b” de que para condutor e tripulantes é regra específica, e que a alínea “c” destina-se apenas aos passageiros que estejam em pé. O fato é que a indústria e os encarregadores entendem que se trata de equipamento obrigatório para o assento do motorista, tanto que o instalam.

Neste interim, a alínea “b” é específica para motorista e tripulantes, enquanto a alínea “c” aplica-se aos passageiros. No caso da prova prática, destaca-se que o candidato, ora recorrente, estava realizando um exame, onde seus conhecimentos acerca do Código de Trânsito estavam sendo testados. Não foram posicionados passageiros em pé durante a prova, sendo que todos (examinador e três testemunhas) estavam sentados nos assentos próximos ao condutor o que sugere que não eram permitida viagem em pé.

Concomitante com a discussão do uso do cinto (que o recorrente alega não ser necessário), ressalta-se que o Código de Trânsito é claro ao trazer que a responsabilidade da segurança dos passageiros é do condutor e havendo cinto de segurança no veículo, indiscutível que o motorista deveria solicitar aos tripulantes que o utilizassem. Ainda que se fosse solicitado (o que não ocorreu), além de pedir aos tripulantes que o utilizassem, o pedido não contornaria a obrigação do condutor em oferecer segurança. Assim, além de solicitar, o condutor deveria ainda, confirmar se todos colocaram o cinto.

Se durante a prova ocorresse uma colisão, por exemplo, todos os tripulantes que estavam dentro do veículo (sem cinto), seriam deslocados de seu assento e o condutor, responsável pela segurança de todos, responderia por lesão corporal culposa. Inegável que o condutor deveria reconhecer a importância do uso do cinto de segurança como dispositivo indispensável à segurança no trânsito.

Por fim, trata-se de uma prova prática de concurso público para cargo de motorista. Além da responsabilidade e obrigação do motorista conduzir o passageiro são e salvo ao seu destino, a incolumidade física do passageiro é um direito da personalidade e a sua ofensa, mesmo por lesão leve, ensejaria indenização por danos morais. E se o motorista é um agente público, por força do artigo 37 §6º da Constituição Federal, o Estado (Governos e Municípios) tem Responsabilidade Objetiva pelos danos causados a terceiros por seus agentes.

Resta assim comprovado que a exigência na observação das regras de trânsito (art 65 e 105 do CTB) quanto ao uso de cinto é válida, uma vez que o candidato estava sendo testado por seus conhecimentos e atitudes em função das atribuições do cargo que poderá exercer.

Relativamente ao referenciado em seu pleito ‘foi descontado 1 ponto para cada pessoa dentro do veículo, somando um desconto de 4 pontos’ ressalta-se que o desconto de 4,00 pontos não se deu pela quantidade de pessoas dentro do veículo e sim por se tratar de uma falta grave que possui previsão de perda de 4,00 pontos conforme anexo VI do Edital.

Relativamente ao segundo recurso do candidato, quanto a forma em que foi realizado o retorno, recorrente deixa de observar que para fazer o retorno de três pontos, conforme solicitado pelo fiscal da prova prática, o candidato não poderia *“sair para o acostamento e dar lado para os carros passarem”* conforme referenciado em seu pleito.

A norma geral de circulação e conduta do artigo 37 e 38 determina a maneira correta de se realizar a manobra de conversão:

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

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



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

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

Neste interim, como foi solicitado retorno de três pontos, o condutor deveria aproximar o veículo, o máximo possível, do lado para onde desejasse virar, neste caso, o lado esquerdo e não o acostamento. Ressalta-se que o condutor ao sair para a direita e aguardar no acostamento está cometendo a infração do artigo 197, qual seja: *“Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados”.*

Recorrente deixa de observar que não haviam pedestres e havia local apropriado para realizar o retorno. Ante ao exposto, improcedente o recurso tendo em vista que não realizou o retorno de três pontos na forma da legislação vigente, em local com via apropriada de retorno.

INSCRIÇÃO: 8

CARGO: **Motorista de Ônibus do Transporte Coletivo**

TIPO DE RECURSO: **Prova Prática**

RESULTADO: **Improcedente**

Parecer: Recurso IMPROCEDENTE. Recorrente em seu pleito cita que o cinto de segurança não é obrigatório em veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé. O objeto de controvérsia está pautado no Art. 2º da Resolução 14 do CONTRAN, que relaciona os equipamentos dispensáveis de obrigatoriedade, e no inciso IV fala do cinto de segurança:

“IV) cinto de segurança:

a) para os passageiros, nos ônibus e microônibus produzidos até 1º de janeiro de 1999;

b) até 1º de janeiro de 1999, para o condutor e tripulantes, nos ônibus e microônibus;

c) para os veículos destinados ao transporte de passageiros, em percurso que seja permitido viajar em pé”.

A alínea “c” trata dos veículos destinados ao transporte de passageiros que seja permitido o transporte em pé. O entendimento de que o motorista do coletivo em que se pode viajar em pé está dispensado do uso do cinto é baseado nesta alínea, de que o equipamento não é obrigatório nem para o motorista, nem tripulantes. Esse entendimento confronta com o da alínea “b” de que para condutor e tripulantes é regra específica, e que a alínea “c” destina-se apenas aos passageiros que estejam em pé. O fato é que a indústria e os encarregadores entendem que se trata de equipamento obrigatório para o assento do motorista, tanto que o instalam.

Neste interim, a alínea “b” é específica para motorista e tripulantes, enquanto a alínea “c” aplica-se aos passageiros. No caso da prova prática, destaca-se que o candidato, ora recorrente, estava realizando um exame, onde seus conhecimentos acerca do Código de Trânsito estavam sendo testados. Não foram posicionados passageiros em pé durante a prova, sendo que todos (examinador e três testemunhas) estavam sentados nos assentos próximos ao condutor o que sugere que não eram permitida viagem em pé.

Concomitante com a discussão do uso do cinto (que o recorrente alega não ser necessário), ressalta-se que o Código de Trânsito é claro ao trazer que a responsabilidade da segurança dos passageiros é do condutor e havendo cinto de segurança no veículo, indiscutível que o motorista deveria solicitar aos tripulantes que o utilizassem. Ainda que se fosse solicitado (o que não ocorreu), além de pedir aos



tripulantes que o utilizassem, o pedido não contornaria a obrigação do condutor em oferecer segurança. Assim, além de solicitar, o condutor deveria ainda, confirmar se todos colocaram o cinto.

Se durante a prova ocorresse uma colisão, por exemplo, todos os tripulantes que estavam dentro do veículo (sem cinto), seriam deslocados de seu assento e o condutor, responsável pela segurança de todos, responderia por lesão corporal culposa. Inegável que o condutor deveria reconhecer a importância do uso do cinto de segurança como dispositivo indispensável à segurança no trânsito.

Por fim, trata-se de uma prova prática de concurso público para cargo de motorista. Além da responsabilidade e obrigação do motorista conduzir o passageiro são e salvo ao seu destino, a incolumidade física do passageiro é um direito da personalidade e a sua ofensa, mesmo por lesão leve, ensejaria indenização por danos morais. E se o motorista é um agente público, por força do artigo 37 §6º da Constituição Federal, o Estado (Governos e Municípios) tem Responsabilidade Objetiva pelos danos causados a terceiros por seus agentes.

Resta assim comprovado que a exigência na observação das regras de trânsito (art 65 e 105 do CTB) quanto ao uso de cinto é válida, uma vez que o candidato estava sendo testado por seus conhecimentos e atitudes em função das atribuições do cargo que poderá exercer.

Relativamente ao referenciado em seu pleito 'foi descontado 1 ponto para cada pessoa dentro do veículo, somando um desconto de 4 pontos' ressalta-se que o desconto de 4,00 pontos não se deu pela quantidade de pessoas dentro do veículo e sim por se tratar de uma falta grave que possui previsão de perda de 4,00 pontos conforme anexo VI do Edital.

INSCRIÇÃO: 1648

CARGO: Operador de Máquinas Pesadas

TIPO DE RECURSO: Prova Prática

RESULTADO: Improcedente

Parecer: Recurso IMPROCEDENTE. Segundo o item 10.6 do Edital 045/2019 o candidato deveria acertar no mínimo 50% das questões de cada prova prática conforme item 1.10 do Anexo V - Das Regras da Prova Prática: 'O candidato que concluir a prova com nota inferior a 5,00 no item desempenho do candidato no manuseio da máquina/equipamento e com nota inferior a 5,00 no item prova prática de trânsito será avaliado como inapto e será eliminado do Concurso Público'.

O candidato de inscrição 1648, ora recorrente, teve pontuação 3,50 na primeira prova prática e 10,00 na segunda prova prática. Como cada prova tinha peso 5,00, totalizou nota final de 1,75 para primeira prova e 5,00 na segunda prova, somando a nota 6,75. Muito embora a sua nota final de 6,75 está acima dos 50% de aproveitamento, o candidato não alcançou o aproveitamento mínimo da etapa DESEMPENHO DO CANDIDATO NO MANUSEIO DA MÁQUINA. Para ser aprovado teria que no mínimo alcançar nota 2,25 em cada prova prática. Como não alcançou a pontuação mínima na etapa desempenho do candidato no manuseio da máquina (tirou 1,75) restou reprovado.



INSCRIÇÃO: 2164
CARGO: Motorista
TIPO DE RECURSO: Prova Prática
RESULTADO: Improcedente

Parecer: Recurso Improcedente. Recorrente não observa que a perda de pontos (6,00 pontos) não se deu por verificações do veículo como referenciado em seu pleito. O recorrente obteve 03 (três) faltas médias, cada uma com perda de 2,00 pontos pelos seguintes motivos:

1º - Desengrenar o veículo nos declives (falta média, perda de 2,00 pontos)

2º - Interromper o funcionamento do motor, sem justa razão após o início da prova (falta média, perda de 2,00 pontos).

3º - Engrenar ou utilizar as marchas de maneira incorreta, durante o percurso (falta média, perda de 2,00 pontos).

Verificações do motor, óleo, água e conhecimentos de mecânica não foram critérios para aplicação de notas. Os critérios avaliados estão explicitados no Anexo VI do Edital, formulário de prova prática.