

**MINISTÉRIO DAS CIDADES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO**



**MANUAL PARA
INTEGRAÇÃO DE
MUNICÍPIOS AO SISTEMA
NACIONAL DE TRÂNSITO**

2016/1ª ed.

**MANUAL PARA INTEGRAÇÃO DE MUNICÍPIOS AO
SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO – SNT**

MINISTÉRIO DAS CIDADES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

**MANUAL PARA INTEGRAÇÃO DE MUNICÍPIOS
AO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO - SNT**

Denatran

**Ministério
das Cidades**



**Brasília
2016**

Presidente da República

Michel Temer

Ministro das Cidades

Bruno Araújo

Diretor do Departamento Nacional de Trânsito

Elmer Coelho Vicenzi

Coordenador-Geral de Planejamento Normativo e Estratégico Substituto

Ricardo Rodrigues Junqueira

Capa

Karina Oliveira Faria

Organizadores

1ª edição

Maria Helena Pena da Mata Machado

Manoel Victor de Azevedo Neto

2ª edição

Cristiany Fernandes da Silva

Ricardo Rodrigues Junqueira

Colaboradores

Heloisa Spazapan da Silva

Raquel Rodrigues dos Santos

Daniel Mariz Tavares

Carlos Magno da Silva Oliveira

Ministério das Cidades. Denatran (Departamento Nacional de Trânsito).

Manual para integração de municípios ao sistema nacional de trânsito. Brasília-DF: Denatran, 2016. 1ª edição, 123p.

1. Administração pública. 2. Trânsito. 3. Educação para o trânsito. 4. Engenharia de tráfego. 5. Municípios Brasileiros. I. Título: I.

CDU 350

APRESENTAÇÃO

O Brasil contemporâneo é essencialmente um País urbano. Reconhecendo a importância da questão urbana, faz-se primordial entender o problema da mobilidade urbana. Nas cidades, o trânsito ocupa um papel de indiscutível destaque do ponto de vista social e econômico na medida em que diz respeito à locomoção cotidiana dos brasileiros.

O vertiginoso crescimento urbano que testemunhamos nas últimas décadas fez com que os deslocamentos das cidades, como não poderia deixar de ser, configurasse um fator de preocupação entre os gestores de todas as esferas governamentais. Da mesma forma com que o inchaço de muitas de nossas cidades agravou os déficits habitacionais e de infraestrutura, agravou-se também os déficits de mobilidade urbana e os problemas de trânsito, pois o crescimento das cidades implicou, por sua vez, o aumento das necessidades de locomoção de seus habitantes.

Nosso país enfrenta, de uma maneira geral, problemas com a qualidade dos transportes urbanos, com os congestionamentos e com a poluição ambiental. Sofre, ainda, com altos índices de acidentes de trânsito, que consistem em uma grave questão de saúde pública. Nesse quadro, as discussões e medidas acerca do trânsito compõem, inevitavelmente, o quebra-cabeças urbano em que se entrecruzam a gestão do ambiente, dos transportes, as mudanças nos paradigmas do emprego, entre tantas outras questões.

Este Manual de Integração dos Municípios ao SNT é uma reedição do Curso para Integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito e foi desenvolvido pelo Departamento Nacional de Trânsito em conjunto com órgãos de trânsito e tem por objetivo auxiliar gestores e técnicos das cidades brasileiras a enfrentar os desafios da gestão do trânsito.

Nesse sentido, o Ministério das Cidades vem, cada vez mais, ampliando seus investimentos em setores de habitação, saneamento,

mobilidade urbana e trânsito. No que concerne a este último aspecto, as orientações do Código de Trânsito Brasileiro, no sentido de atribuir à esfera municipal o controle do trânsito, vai ao encontro da determinação deste Governo em capacitar gestores e técnicos das cidades para promover maior autonomia aos municípios brasileiros.

Bruno Araújo

Ministro de Estado das Cidades

APRESENTAÇÃO

Em sintonia com os preceitos da Constituição de 1988, o Código de Trânsito Brasileiro trouxe, entre suas mais importantes inovações, a determinação da gestão de questões relacionadas ao trânsito pela esfera de poder mais próxima ao cidadão: o Município, independentemente de seu tamanho, receita, população ou frota veicular.

Municipalizar o trânsito significa assumir integralmente a gestão das questões locais naquilo que a Lei de trânsito determina como responsabilidade dos municípios, isto é, a Engenharia, a Fiscalização, a Operação e a Educação.

Assumindo a competência de questões como a circulação, os estacionamentos, as paradas de veículos, entre outras, há uma efetiva oportunidade do poder local administrar a mobilidade urbana de forma sistêmica e integrada, correlacionando as questões de trânsito com as de transporte de passageiros e o uso do solo. A municipalização do trânsito, portanto, sinaliza para a melhoria da qualidade de vida nas cidades, melhorando a circulação e reduzindo os acidentes, à medida que permite a discussão e a administração desses assuntos entre governantes e cidadãos que vivem mais proximamente esses problemas.

Entretanto, embora todas as capitais estaduais e várias outras cidades brasileiras – notadamente as de grande e médio porte – já tenham iniciado ou mesmo consolidado o processo de municipalização, muitas administrações locais encontram-se carentes de orientação e preparo para introduzir as mudanças preceituadas no Código de Trânsito Brasileiro e em Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Assumir as responsabilidades preconizadas pela Lei implica, por parte do gestor municipal, certo arranjo institucional, capacitação de técnicos e a observação a exigências indispensáveis à integração do Município ao Sistema Nacional de Trânsito.

É em atenção a essa realidade que o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN realiza todos os esforços para promover o Manual para Integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito, auxiliando os gestores, incentivando e contribuindo para a maior autonomia das cidades, em consonância com a própria filosofia do Ministério das Cidades da qual hoje o DENATRAN é parte integrante.

Elmer Coelho Vicenzi

Diretor do DENATRAN

SUMÁRIO

1. A INTEGRAÇÃO DO MUNICÍPIO AO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO – SNT.....	12
1.1 A cidade e o trânsito	12
1.2 Aspectos institucionais e legislação do trânsito	17
1.3 Quem faz parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)	18
1.3.1 Órgãos e entidades que compõem o SNT em âmbito federal... ..	19
1.3.2 Órgãos e entidades que compõem o SNT em âmbito estadual. ..	23
1.3.3 Órgãos e entidades que compõem o SNT em âmbito municipal.....	26
1.4 A Política Nacional de Trânsito (PNT)	32
1.5 As normas legais do trânsito brasileiro	33
1.6 O Município como parte integrante do SNT	37
1.6.1 Por que integrar o município ao SNT?	38
1.6.2 Como integrar o município ao SNT?	40
1.7 Dados da integração	43
1.8 Evolução histórica.....	44
1.9 Resolução nº 560/2015 e a integração dos municípios.....	45
1.10 Como superar as dificuldades de integração do município ao SNT?.....	49
1.11 Roteiro simplificado para integração do município ao SNT	51
2. A ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO ÓRGÃO OU ENTIDADE EXECUTIVO MUNICIPAL DE TRÂNSITO.....	53
2.1 Os serviços prestados à população	53
2.2 Áreas que compõem o órgão ou entidade municipal de trânsito	55
2.2.1 Engenharia	55

2.2.2	Operação de trânsito.....	59
2.2.3	Estatística	63
2.2.4	Fiscalização.....	66
2.2.5	Educação	76
2.3	JARI.....	84
3.	Anexo 1: Dúvidas recorrentes.....	92
4.	Anexo 2: Minuta de leis e documentos	96
5.	Anexo 3: Formulário.....	117
6.	Referências	122

1. A INTEGRAÇÃO DO MUNICÍPIO AO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO – SNT

1.1 A cidade e o trânsito

O Brasil é o 5º maior país do mundo com 8.515.767,049 km².¹ Possui 5.570 Municípios² e mais de 205 milhões de habitantes,³ sendo que a maioria da população encontra-se em área urbana.

É legalmente considerada urbana toda população residente nas sedes dos municípios e demais áreas definidas pelas legislações municipais.

O fato de a maior parte da população brasileira residir em áreas urbanas gera desigualdade em sua distribuição espacial, pois a quantidade de habitantes da área urbana em cada município varia fortemente.

Esse quadro é reflexo do processo de urbanização iniciado em 1930.

Urbanização é um processo social e não espacial que se refere às mudanças nas relações comportamentais e sociais que ocorrem na sociedade como resultado de pessoas morando em cidades. Essencialmente, isso se refere às mudanças complexas do estilo de vida que decorrem do impacto das cidades sobre a sociedade.

O crescimento urbano das cidades brasileiras ocorreu de forma acelerada, gerando problemas relacionados à habitação, ao transporte, ao

¹ Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografia/default_territ_area.shtm. Acesso em: 2/2/2016.

² Disponível em: <http://7a12.ibge.gov.br/voce-sabia/curiosidades/municipios-novos.html>. Acesso em: 2/2/2016.

³ Estimativas atualizadas estão disponíveis em <http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>. Acesso em: 2/2/2016.

saneamento básico, ao abastecimento energético, à poluição ambiental, ao desemprego, à fome, à violência e ao TRÂNSITO.

Crescimento urbano é um processo espacial e demográfico e refere-se à importância crescente das cidades como locais de concentrações da população em uma economia ou sociedade particular.

Muito embora os problemas relacionados ao trânsito sejam mais visíveis e frequentes nos grandes centros urbanos, é fundamental refletir sobre dois importantes aspectos:

- O Brasil, como República Federativa, organiza-se política-administrativamente por meio da União, dos Estados, do Distrito Federal e de todos os seus municípios, cada qual com sua autonomia, conforme estabelece a Constituição. Assim, a partir de 1988, como membros da Federação, os municípios assumiram novas responsabilidades e obrigações;

- O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) vigente dispõe, no Artigo 1º, que:

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e um 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.

Nesse sentido, pode-se verificar que tanto a Constituição quanto o CTB contemplam todos os municípios e não apenas aqueles com predominância de população urbana. Isso porque cada município –

especialmente em um país com dimensões continentais como o Brasil – possui uma identidade íntima e personalizada que se revela, notadamente, por meio da configuração de seus espaços. Essa configuração reflete-se de maneiras distintas, conforme expectativas sociais de diferentes naturezas, tais como: provocar bons ou maus sentimentos com relação à estética; favorecer ou não a acessibilidade entre locais de moradia e de trabalho; auxiliar ou desfavorecer a locomoção de pessoas, etc.

Apesar das diferenças, todos os municípios possuem algo em comum: **o trânsito**.

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.

CTB, Artigo 1º, § 1º

Seja qual for o tamanho de uma cidade, todas as pessoas que nela vivem precisam se locomover a pé, de bicicleta, de charrete, de automóvel, de ônibus, de metrô, etc. Além disso, todas as pessoas têm direito ao trabalho, à saúde, à educação, ao lazer e a garantia desses direitos depende, sobretudo, do acesso ao transporte. Não é mais possível supor, na sociedade contemporânea, que as pessoas tenham acesso aos diversos bens e serviços de que necessitam sem que possam utilizar meios de transporte (especialmente o transporte público). Portanto, o transporte público deve ser entendido como elemento básico para a concretização da cidadania.

De acordo com a Constituição Federal, os serviços de transporte público são considerados essenciais e compete aos municípios organizar e prestar tais serviços.

O transporte público deve estar à disposição, em horários e itinerários estabelecidos segundo a demanda real da população, favorecendo a mobilidade e o acesso a todo o espaço urbano. Somente

assim, as pessoas poderão desenvolver suas atividades com autonomia e independência.

Entretanto, o serviço de transporte público, apesar de intervenções realizadas com o objetivo de melhorar suas condições, ainda é bastante precário no Brasil. A falta de qualidade prejudica os usuários cativos e desestimula os potenciais usuários. Aqueles que podem, transferem-se para o transporte individual, gerando ainda congestionamentos, poluição ambiental, etc.

A história mostra que, a partir de 1957, frete à consolidação da indústria automobilística, os brasileiros receberam forte incentivo para adquirir automóveis. Assim, a frota aumentou vertiginosamente, criando problemas de circulação, parada e estacionamento.

É verdade que inúmeras pessoas dependem do automóvel e sobrevivem do automóvel (fabricação, conserto, seguros, etc.). Por outro lado, muitos brasileiros não possuem um meio de transporte individual. A ausência de um transporte público de qualidade aliada à falta de um automóvel gera dificuldade de acessibilidade; gera a exclusão. Este não é o parâmetro de uma sociedade que tenha a **inclusão** como um de seus objetivos.

Além das dificuldades na área do transporte público, outro fator de fundamental importância – que diz respeito aos municípios brasileiros – está relacionado ao uso e à ocupação do solo. A Constituição Federal é clara quando dispõe, no Artigo 30, VIII, que compete aos municípios, *promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano*. Todavia, o Brasil ainda parece viver atrelado à cultura do modelo de desenvolvimento que se estabeleceu desde os primeiros tempos da ocupação de seu território. A colônia jamais foi imaginada como espaço social, mas como uma grande empresa comercial, cuja função era fornecer produtos, principalmente ao mercado europeu. Dessa forma, os espaços urbanos estruturam-se sob os moldes das necessidades e dos interesses de exploração e dominação.

Privilegiando aspectos políticos e econômicos em detrimento dos interesses públicos, o espaço urbano é redesenhado e remodelado: calçadas e áreas verdes são utilizadas para circulação e estacionamentos de veículos; ruas de trânsito local transformam-se em rotatórias, cruzamentos semaforizados ou terminais, etc.

Concebidas nos padrões da produção do espaço *para alguns* e não *para todos*, as cidades tornaram-se estruturas sociais e espaciais excludentes.

Enquanto algumas pessoas vivem em regiões nobres, outras se abrigam e vivem em loteamentos periféricos – distantes e com pouco valor imobiliário – sofrendo, muitas vezes, a ausência de infraestrutura básica: saneamento, energia elétrica, transporte. Esse fenômeno afasta as pessoas para as periferias urbanas, gerando a lógica da desorganização.

Sendo assim, grande parte da população brasileira é afetada por problemas infraestruturais, como o *deficit* habitacional, as moradias inadequadas, sem sistema de esgoto, abastecimento de água potável e coleta regular de lixo. Vem daí a importância do Ministério das Cidades no que diz respeito à implementação de uma nova política integrada de desenvolvimento urbano, a partir da elaboração e da gestão de projetos de habitação, saneamento, transporte e trânsito, reforçando a diretriz de descentralização dos municípios determinada pela Constituição Federal.

Por meio do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o Ministério das Cidades reforça, igualmente, a importância da gestão municipal do trânsito disposta no Artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro.

Ao assumir competências atribuídas por Lei, a administração municipal terá a oportunidade de reconhecer e de melhor atender as necessidades e expectativas de todas as pessoas que vivem nas cidades, oferecendo o direito ao trânsito seguro e à vida.

1.2 Aspectos institucionais e legislação do trânsito

A chegada dos primeiros automóveis ao Brasil deu-se por volta de 1980. Porém, somente em 17 de dezembro de 1929, por meio do Decreto nº 19.038, foi promulgada a convenção internacional relativa à circulação de automóveis, firmada em Paris em 24 de abril de 1926.

Quinze anos mais tarde, em 28 de janeiro de 1941, o Brasil instituiu o primeiro Código Nacional de Trânsito (Decreto-lei nº 2.994). Em setembro do mesmo ano, um outro Decreto-lei (nº 3.651) deu nova redação ao Código, criando o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com sede no Distrito Federal (na época, o Rio de Janeiro), subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito (CRT) nas capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos.

Em setembro de 1966, a Lei nº 5.108 instituiu o Código Nacional de Trânsito. Cinco meses depois, 28 de fevereiro de 1967, o Decreto-lei nº 237, modificou o Código e criou o **Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)**, integrante do Ministério da Justiça e dos Negócios Interiores.

Finalmente, trinta e um anos após a vigência da Lei nº 5.108, foi instituído o **Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997)**, vigorando a partir de 22 de janeiro de 1998.

O CTB trouxe consigo muitas inovações. Uma das mais significativas é que, pela primeira vez na história do trânsito brasileiro, os municípios são efetivamente reconhecidos como responsáveis pelas questões relativas ao transitar de seus habitantes. Por meio das competências que lhe são atribuídas no CTB, os municípios – independentemente do tamanho – devem oferecer maior segurança à sua população. Devem descobrir suas reais necessidades e adotar medidas preventivas; devem planejar e executar ações que promovam o exercício da cidadania no espaço urbano, de modo que todas as pessoas usufruam do seu direito de ir e vir.

Entretanto, para que o CTB seja cumprido integralmente, é imprescindível que todos os órgãos e as entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (nas esferas federal, estadual e municipal) estejam integrados e engajados, formando uma rede que priorize a defesa da vida.

Exige-se, principalmente, a melhoria da qualidade de desempenho dos órgãos e das entidades componentes do SNT, por meio da capacitação e do aperfeiçoamento permanentes de pessoal em todas as áreas relacionadas ao trânsito; o fortalecimento dos Conselhos Estaduais de Trânsito e das Juntas Administrativas de Recursos de Infração; a busca de soluções legais, políticas e técnicas para o aprimoramento dos sistemas de controle e gestão de recursos financeiros destinados ao trânsito; a padronização de ações e procedimentos, sobretudo nas áreas de operação e de fiscalização de trânsito.

Para que ocorram mudanças (efetivas e positivas) no trânsito é necessário compreender *sistema* como um *conjunto de partes coordenadas entre si*. Conheça essas partes!

1.3 Quem faz parte do Sistema Nacional de Trânsito (SNT)

De acordo com o Artigo 5º do CTB:

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Instância	Órgãos Consultivos	Órgãos Consultivos		Agentes de Fiscalização	Julgamentos de Recursos 1ª instância
		Trânsito	Rodoviário		
Federal	CONTRAN	DENATRAN	DNIT	Polícia Rodoviária Federal/DNIT	JARI
Estadual	CETRAN/ CONTRANDIFE (órgão julgador - 2ª instância)	DETRAN	DER	Agentes do Detran e DER e/ou Polícia Militar (por convênio)	JARI
Municipal		Órgão ou Entidade Municipal urbano e rodoviário		Agentes dos órgãos ou entidades municipais e/ou Polícia Militar (por convênio)	JARI

1.3.1 Órgãos e entidades que compõem o SNT em âmbito federal

- **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN):**

É o coordenador de todo o SNT e órgão máximo normativo e consultivo. Com sede no Distrito Federal e presidido pelo diretor do órgão máximo executivo de trânsito da União (DENATRAN). É composto por representantes dos Ministérios da Ciência, Tecnologia e Inovação, da Educação, da Defesa, do Meio Ambiente, dos Transportes, da Saúde, da Justiça, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e das Cidades e representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (Cf. Portaria nº 1/2016 do Ministério das Cidades e Decreto nº 4.711/2003).

Dentre as diversas competências atribuídas a este órgão, encontra-se a criação das Câmaras Temáticas (órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN). As Câmaras Temáticas são integradas por especialistas e têm

como objetivo estudar e oferecer sugestões e fundamentação teórica sobre assuntos específicos.

As Câmaras Temáticas atuam em seis áreas: **Assuntos Veiculares; Educação para o Trânsito e Cidadania; Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via; Esforço Legal: infrações, penalidades, crimes de trânsito, policiamento e fiscalização de trânsito; Formação e Habilitação de Condutores; Saúde e Meio Ambiente no Trânsito.**

As competências do CONTRAN estão dispostas no Artigo 12 do CTB. O Artigo 13 estabelece a formação das Câmaras Temáticas. A Resolução nº 218/2006 aprovou o Regimento Interno das Câmaras Temáticas do CONTRAN.

- **DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN)**

É o órgão máximo executivo de trânsito da União. Com sede no Distrito Federal, tem como competência primordial cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e executar as normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.

Compete ao DENATRAN realizar a supervisão, a coordenação e a correição dos órgãos delegados de trânsito, assim como controlar e fiscalizar a execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito.

Dentre as atribuições do órgão, destacam-se àquelas voltadas à expedição da Permissão de Dirigir, da Carteira Nacional de Habilitação, dos Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal.

No caso de deficiência técnica ou administrativa ou nos casos de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o DENATRAN assumirá, mediante aprovação do

CONTRAN, diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito dos Estados.

Ao DENATRAN também compete organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH; organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM; organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação; estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito; administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito; prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

As competências do DENATRAN estão dispostas no Artigo 19 do CTB.

- **POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL (PRF)**

Dentre as competências atribuídas à PRF no CTB, no âmbito de sua circunscrição (rodovias e estradas federais), destaca-se a realização do patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros; a garantia da livre circulação nas rodovias e estradas federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas; a integração a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma unidade da Federação para outra.

Todas as atribuições da PRF estão previstas no Artigo 20 do CTB.

- **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT)**

O DNIT é vinculado ao Ministério dos Transportes. Foi criado pela Lei nº 10.233, de julho de 2001, juntamente com o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Com sede no Distrito Federal, pode instalar unidades administrativas regionais.

Como órgão integrante do SNT, compete ao DNIT – nas rodovias e estradas federais sob sua jurisdição – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, promovendo o desenvolvimento de circulação e da segurança de ciclistas, além de implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário.

Outras atribuições do DNIT são encontradas no Artigo 21 do CTB.

- **JUNTAS ADMINISTRATIVAS DE RECURSOS DE INFRAÇÕES (JARI) – ÂMBITO FEDERAL**

As JARI funcionam junto a cada órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário. São órgãos recursais colegiados, com regimento próprio, e que contam com o apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionam. Compete às JARI julgar os recursos interpostos pelos infratores contra penalidades impostas pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito.

É obrigação das JARI encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontamentos em recursos e que se repitam sistematicamente.

No âmbito federal, as JARI deverão estar constituídas junto ao DNIT e a PRF. O CONTRAN, conforme o Artigo 12, inciso VI, do CTB, estabeleceu as diretrizes das JARI, contidas na Resolução nº 357 de 2010.

As competências atribuídas às JARI encontram-se no Artigo 17 do CTB.

1.3.2 Órgãos e entidades que compõem o SNT em âmbito estadual

- **CONSELHOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO (CETRANS) E CONSELHO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL (CONTRANDIFE)**

Os conselhos são órgãos normativos, consultivos e coordenadores nos Estados e no Distrito Federal, cujos dirigentes são nomeados pelos Governadores. Dentre outras atribuições, compete aos CETRANS e ao CONTRANDIFE o acompanhamento e a coordenação das atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do SNT nos Estados.

Estes órgãos também julgarão os recursos interpostos contra decisões das JARI estaduais e municipais das decisões dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica.

Cabe, ainda, aos CETRANS e ao CONTRANDIFE informar ao CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do

Artigo 333 do CTB, que tratam da criação ou adequação dos órgãos ou entidades executivos municipais de trânsito.

As atribuições dos CETRANS e do CONTRANDIFE estão previstas no Artigo 14 do CTB. O Artigo 15 trata da nomeação de seus presidentes e dos demais membros integrantes desses órgãos e a Resolução nº 244/2007 do CONTRAN estabelece as diretrizes para o seu Regimento Interno.

- **DEPARTAMENTOS ESTADUAIS DE TRÂNSITO (DETRANS)**

Até a promulgação do CTB vigente, cabia aos DETRANS – na maioria dos casos vinculados às Secretarias de Estado de Segurança Pública – a responsabilidade por todas as ações de planejamento, operação e fiscalização do trânsito em todas as cidades do Estado e da vistoria de segurança dos veículos.

Atualmente, a atuação dos DETRANS relaciona-se, especialmente, no que diz respeito a atribuições relativas aos condutores e veículos, tais como: realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, vistoriar, inspecionar as condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do DENATRAN.

Quanto à fiscalização e à aplicação de penalidade, compete aos DETRANS autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas no CTB, excetuadas àquelas de responsabilidade dos órgãos e entidades municipais, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar. Como órgão detentor dos dados cadastrais de condutores e veículos, os DETRANS devem fornecê-los, tanto aos órgãos e às entidades executivos de trânsito quanto aos executivos rodoviários,

para fins de imposição e notificação de penalidade e arrecadação de multas nas áreas de suas respectivas competências nos termos da Resolução nº 576/2016 do CONTRAN.

As atribuições dos DETRANS estão no Artigo 22 do CTB.

- **ÓRGÃOS E ENTIDADES EXECUTIVOS RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS E DO DISTRITO FEDERAL**

Os Departamentos Rodoviários dos Estados e do Distrito Federal são órgãos executivos rodoviários, geralmente vinculados às Secretarias de Transportes, com as mesmas atribuições do DNIT.

Entre muitas outras atribuições, estes órgãos executam a fiscalização de trânsito, geralmente por meio de convênios com as Polícias Militares Estaduais e do Distrito Federal. Estes departamentos atuam, aplicam as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.

Além disso, os órgãos e entidades executivos rodoviários implementam, mantêm e operam o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; coletam dados e elaboram estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas e devem, também implementar as medidas contidas na Política Nacional de Trânsito.

O artigo 21 do CTB dispõe sobre as competências dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição.

- **POLÍCIAS MILITARES DOS ESTADOS E DISTRITO FEDERAL**

Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados. De acordo com o Artigo 280 § 4º e Anexo I do CTB, para que o policial militar fiscalize o trânsito, deverá ser designado ou credenciado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via.

O artigo 23 do CTB traz as competências das Polícias Militares.

- **JUNTAS ADMINISTRATIVAS DE RECURSOS DE INFRAÇÕES (JARI) – ÂMBITO ESTADUAL**

Conforme já citado anteriormente, a JARI deve funcionar junto aos órgãos ou entidades executivos de trânsito ou rodoviários e tem competência para julgar os recursos interpostos contra penalidades impostas.

No âmbito estadual, a JARI deverá estar constituída junto ao DETRAN e órgãos e entidades executivos rodoviários dos Estados e do Distrito Federal.

1.3.3 Órgãos e entidades que compõem o SNT em âmbito municipal

- **ÓRGÃOS OU ENTIDADES EXECUTIVOS DE TRÂNSITO DOS MUNICÍPIOS**

O CTB integrou – de forma definitiva e irreversível – os municípios ao Sistema Nacional de Trânsito. É a chamada municipalização do trânsito. E, como já citado anteriormente, todos os municípios (independentemente de seu tamanho) devem estar preparados para cumprir as atribuições que a lei determina.

O artigo 24 do CTB estabelece as competências atribuídas aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios.

Artigo 24 CTB (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015):

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;⁴

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

⁴ Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015);

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;⁵

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.⁶

⁵ O artigo 66 foi vetado.

⁶ Art. 333. O CONTRAN estabelecerá, em até cento e vinte dias após a nomeação de seus membros, as disposições previstas nos arts. 91 e 92, que terão de ser atendidas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários para exercerem suas competências.

§ 1º Os órgãos e entidades de trânsito já existentes terão prazo de um ano, após a edição das normas, para se adequarem às novas disposições estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo.

§ 2º Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados exercerão as competências previstas neste Código em cumprimento às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto neste artigo,

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

Compete aos órgãos ou entidades municipais de trânsito administrar as vias públicas urbanas municipais quanto ao planejamento, à operação, à regulamentação do trânsito de veículos, à sinalização, à manutenção e à operação do sistema de estacionamento rotativo.

Na área de **fiscalização**, compete ao órgão ou entidade municipal autuar e aplicar as medidas administrativas e as penalidades (de advertência por escrito e multa) por infrações de circulação, estacionamento e parada, previstas no CTB e regulamentadas pela Resolução do CONTRAN nº 121/2001.

O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários (Artigo 129, Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015). O artigo 129-A dispõe que o registro dos tratores e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas será efetuado, sem ônus, pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, diretamente ou mediante convênio (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015).

A integração dos municípios ao SNT requer a implementação de estruturas capazes de atuar nas áreas de engenharia de tráfego, de operação e fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatísticas. Faz-se necessário, também, criar a JARI, conforme artigo 16 do CTB combinado com a Resolução nº 560/2015.

acompanhados pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, passando a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.

No Distrito Federal, as competências relativas ao órgão ou entidade municipal são exercidas pelo órgão ou entidade executivo de trânsito do Distrito Federal.

- **ÓRGÃOS OU ENTIDADES EXECUTIVOS RODOVIÁRIOS MUNICIPAIS**

Compete aos órgãos ou entidades executivos rodoviários municipais administrar as vias públicas rurais municipais quanto ao planejamento, à operação, à fiscalização, à regulamentação do trânsito de veículos, à sinalização e à manutenção.

Geralmente, há apenas um órgão ou entidade municipal responsável tanto pelas vias urbanas, quanto pelas vias rurais do município.

No artigo 21 do CTB estão dispostas as competências destes órgãos ou entidades.

- **JUNTAS ADMINISTRATIVAS DE RECURSO DE INFRAÇÕES (JARI)/ÂMBITO MUNICIPAL**

A JARI deve funcionar junto – de forma não subordinada – ao órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário do município, com as mesmas competências das JARIS no âmbito federal e estadual.

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.

Artigo 1º, § 3º, CTB

Embora não faça parte do SNT, existe, ainda, o fórum consultivo, que se enquadra como um órgão de assessoramento:

O Fórum Consultivo não tem caráter normativo, ou seja, não tem competência para estabelecer normas. Porém, foi criado com o objetivo de discutir a aplicação das normas vigentes e sugerir revisões, adequações e regulamentação de dispositivos do CTB. As reuniões são bimestrais e, se houver necessidade, outras reuniões podem ser convocadas.

O Fórum Consultivo foi criado por meio da Resolução nº 142/2003.

1.4 A Política Nacional de Trânsito (PNT)

O Artigo 6º do CTB dispõe que:

São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

A Política Nacional de Trânsito (PNT), aprovada pela Resolução CONTRAN 514/2014, aborda questões concernentes à segurança no

trânsito a partir de ações capazes de reduzir o alto índice de acidentes fatais. Para tanto, traça rumos e cria condições para abordar o trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, ao transporte em suas diferentes modalidades, à educação, à saúde e ao meio ambiente.

A Política Nacional de Trânsito visa assegurar a proteção da integridade humana e o desenvolvimento socioeconômico do País, atendidos os seguintes princípios:

I - assegurar ao cidadão o pleno exercício do direito de locomoção;

II - priorizar ações à defesa da vida, incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente; e

III – incentivar o estudo e a pesquisa orientada para a segurança, fluidez, conforto e educação para o trânsito.

A Política Nacional de Trânsito busca atingir cinco grandes objetivos:

II - aprimorar a educação para a cidadania no trânsito;

III - garantir a melhoria das condições de mobilidade urbana e viária, a acessibilidade e a qualidade ambiental;

IV - fortalecer o Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

V - incrementar o planejamento e a gestão do trânsito.

1.5 As normas legais do trânsito brasileiro

Legislação de trânsito é o conjunto de normas legais e infralegais que regem o trânsito no país.

Pela ordem de prevalência, as principais legislações são as seguintes:

- **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**

Promulgada pelo Congresso Nacional, estabelece os princípios fundamentais, os direitos e garantias fundamentais, a organização do Estado, a organização dos poderes, a defesa do Estado e das instituições democráticas, a tributação, o orçamento, a ordem econômica e financeira e a ordem social.

A Constituição Federal, CF, reserva privativamente à União, a competência para legislar sobre o trânsito e transporte (Artigo 22, inciso XI, CF). Preceitua ser de competência comum à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a proteção do meio ambiente e o combate à poluição em qualquer de duas formas (Artigo 23, inciso VI, CF). O estabelecimento e a implementação da política de educação para a segurança no trânsito está no artigo 23, inciso XII. A CF também atribui ao município a competência para promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo (Artigo 30, inciso VIII, CF).

- **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**

Instituído pela lei nº 9503 de 1997 é o resultado de uma primeira discussão que teve início nos anos 70, após a nomeação da primeira comissão de técnicos, constituída para revisar a lei nº 5.108/1966 (o antigo Código Nacional de Trânsito). No início dos anos 90, estabeleceu-se a nova discussão com a sociedade e foi constituída uma nova comissão de técnicos com o objetivo de revisar o Código Nacional de Trânsito.

O decreto nº 4.711/2003 estabeleceu a competência da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito para o Ministério das Cidades.

- **Convenção sobre o Trânsito Viário de Viena**

Firmada em Viena, na Áustria, em 8 de novembro de 1968, tendo o Brasil aderido como Parte Contratante, foi promulgada pelo decreto 86.714/1981. Vigora no país nos aspectos em que não contraria o CTB. De igual forma, é válida para o condutor brasileiro em trânsito no território de país estrangeiro signatário da Convenção.

- **Acordo sobre regulamentação básica unificada de trânsito entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai⁷**

Trata-se de acordo internacional firmado entre Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai acerca do trânsito estrangeiro nos territórios desses países. Regulamentado pelo decreto de 3 de agosto de 1993, o Acordo unifica procedimentos para o trânsito internacional, inclusive quanto à obrigatoriedade recíproca de se reconhecer os documentos originais de habilitação dos condutores oriundos de outro país contratante, bem como as licenças dos veículos. É importante observar que o condutor estrangeiro deve cumprir as leis e regulamentos vigentes no país onde se encontra.

- **Leis relacionadas ao Trânsito**

Promulgadas pelo Congresso Nacional e sancionadas pelo Presidente da República, essas leis estabelecem regras que valem para todo território nacional.

Na área de trânsito há leis que, embora não alterem dispositivos do CTB, tratam objetivamente da matéria ou tem estreita relação com o trânsito, como, por exemplo:

⁷ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/dnn/Anterior%20a%202000/1993/Dnn1613.htm. Acesso em: 28/7/2016.

- ✓ Lei nº 5.970: Exclui da aplicação do disposto nos artigos 6º, inciso I, 64 e 169, do Código de Processo Penal, os casos de acidente de trânsito, e, dá outras providências.
- ✓ Lei nº 6.194: Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.

- **Decreto Federal**

- ✓ Decreto nº 2.613, de 3 de junho de 1998, que regulamenta o art. 4º da Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, que trata do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;
- ✓ Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito.

- **Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN**

O primeiro e o mais importante objetivo das Resoluções do CONTRAN, que têm força de lei, é regulamentar o CTB. As resoluções em vigor são das mais variadas matérias: habilitação de condutores, registro e licenciamento de veículos, segurança para fabricação e transformação de veículos, componentes e equipamentos veiculares, engenharia de trânsito (sinalização viária).

Os conteúdos das resoluções seguem uma tramitação para que sejam aprovadas, sendo avaliadas pela Assessoria Técnica do Contran (ATEC), pela Coordenação-Geral de Instrumental Jurídico e da Fiscalização do Denatran, Consultoria Jurídica do Ministério das Cidades (CONJUR) e Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Caso seja aprovada, a resolução volta à ATEC para procedimentos de publicação.

Nos casos de urgência e de relevante interesse público, o Presidente do CONTRAN poderá deliberar *ad referendum* do Colegiado, como dispõe o seu Regimento Interno (Art. 6º, inciso IX).

- **Portarias do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN**

São atos administrativos internos pelos quais a autoridade do Denatran expede determinações gerais ou específicas aos órgãos ou entidades componentes do SNT.

Todas as Resoluções e Deliberações do CONTRAN e Portarias do DENATRAN estão disponíveis para consulta no sítio eletrônico do DENATRAN, a saber: www.denatran.gov.br

1.6 O Município como parte integrante do SNT

A municipalização do trânsito é uma oportunidade única para os gestores detectarem as reais necessidades da população e trabalharem no sentido de ampliar a qualidade dos padrões de segurança de todas as pessoas que se locomovem no espaço público.

Quanto maior o esforço empreendido pelo órgão ou entidade municipal de trânsito para aplicar a Lei, executando suas atribuições com serenidade e responsabilidade, menor o número de acidentes, de mortes e de perdas sociais e econômicas.

Em agosto de 2016, 1505 municípios brasileiros estavam integrados ao Sistema Nacional de Trânsito. Conforme diretrizes gerais especificadas na Política Nacional de Trânsito, a intenção é promover a integração de todos os municípios, assim como capacitar os profissionais de órgãos e entidades que compõem o SNT.

1.6.1 Por que integrar o município ao SNT?

Em primeiro lugar, é de fundamental importância que a administração pública municipal compreenda a dimensão do significado expresso na palavra trânsito.

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

Como citado anteriormente, o trânsito também é o resultado da distribuição dos diversos tipos de uso do solo das cidades e dos deslocamentos diários das pessoas.

Portanto, o trânsito não é um termo abstrato ou tampouco um fenômeno relacionado apenas aos grandes centros urbanos. Todas as pessoas – em todos os lugares e em todos os tempos – transitam. Em pequenos vilarejos ou em grandes cidades, o trânsito está presente e se reflete no ir e vir de sua gente: a pé, de bicicleta, de barco, de charrete, de automóvel, de ônibus.

Assim, compete às prefeituras – responsáveis pela organização e prestação de serviços públicos de interesse local, bem como pela promoção do ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano – tratar das questões relativas ao trânsito do município.

A administração pública municipal precisa estar ciente de que:

- Municipalizar o trânsito não é uma opção, mas uma obrigação legal;
- A municipalização é o processo legal, administrativo e técnico por meio do qual o município assume integralmente a responsabilidade

pelos serviços relativos ao trânsito da cidade, tratando de questões voltadas aos pedestres, à circulação, ao estacionamento e à parada de veículos e animais, à implementação e à manutenção de sinalização, entre outras;

- O trânsito acontece nas ruas, nas avenidas, nos logradouros, nos caminhos, nas passagens, nas estradas e nas rodovias, nas praias abertas à circulação pública, nas vias internas pertencentes a condomínios horizontais, etc. O uso dessas vias deve ser regulamentado pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre elas, de acordo com as características locais;
- A integração do município ao SNT garante ao administrador as condições de avaliar as necessidades e as expectativas da população, uma vez que tem, sob sua jurisdição, uma política de trânsito capaz de atender – de forma direta – às demandas de segurança, de fluidez e de acessibilidade, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida;
- A partir da integração ao SNT, o administrador tem maior facilidade para articular as ações de trânsito, transporte coletivo e de carga, uso e ocupação do solo em favor de uma cidade mais humana e acessível;
- A municipalização favorece a solução de problemas relacionados à sinalização precária, aos estacionamentos em locais inapropriados, à travessia de pedestres, a dimensões inadequadas de ruas e de praças, etc. por meio de ações planejadas e conscientes, voltadas ao bem da população.
- A municipalização estreita as relações do município com os demais órgãos ou entidades do SNT e com vários outros setores (o Poder Judiciário, o Poder Legislativo, a imprensa, as organizações não governamentais) que precisam conhecer e participar da gestão mesmo de que forma indireta.

- Os municípios integrados há mais tempo estão podendo mensurar resultados importantes na redução das mortes decorrentes de acidentes de trânsito e consequente redução dos gastos hospitalares.

A integração do município ao SNT representa a redução de problemas existentes, a aproximação da administração municipal com a população (cada vez mais ávida por participar dos acontecimentos), o respeito pela qualidade de vida dos moradores, o fortalecimento da democracia e da cidadania do trânsito brasileiro.

Chegou a hora e a vez dos municípios cuidarem do trânsito. A municipalização deve ser uma realidade em todo o Brasil. Ao assumir a responsabilidade sobre o transitar das pessoas, o município cumprirá a Lei, mas – sobretudo – proporcionará uma vida mais saudável, mais segura e, por que não dizer, mais feliz a todos os seus habitantes.

1.6.2 Como integrar o município ao SNT?

O processo de integração do município ao SNT deve seguir algumas etapas pré-definidas.

- **1ª Criação da estrutura administrativa**

Após a definição da política de trânsito do município, é o momento de criar o **órgão ou entidade municipal de trânsito**.

Cada órgão ou entidade deve ser estruturado de modo correspondente ao seu tamanho, à sua frota veicular, à sua população, etc. Portanto, os municípios menores não têm necessidade de montar

uma estrutura física especial para comportar o órgão ou contratar um grupo numeroso de técnicos para executar as ações previstas. O órgão pode funcionar em uma secretaria ou departamento já existente. É aconselhável, porém, que esteja integrado às áreas de transporte de passageiros, de obras, planejamento ou atividade urbana.

Se o município tiver condições, poderá criar uma estrutura na administração indireta, como por exemplo: uma autarquia relacionada a transportes, obras, infraestrutura urbana, desenvolvimento urbano. Também é possível (re)adequar as estruturas da administração direta: secretaria, departamento, coordenadoria, divisão ou seção. Porém, o que importa, realmente, é que haja, na estrutura administrativa da prefeitura, um setor encarregado especialmente de cuidar das questões do trânsito municipal. A criação do órgão ou entidade – além de ser uma obrigação legal – garantirá maior agilidade e eficácia dos serviços prestados à população.

- **2ª Definição da estrutura técnica**

A estrutura técnica do órgão ou entidade executivo municipal de trânsito é constituída por áreas de atuação: engenharia de tráfego, fiscalização e operação de trânsito, educação de trânsito, coleta, controle e análise estatística de trânsito e Junta administrativa de Recursos de Infração (JARI). Por tratarem de temas específicos, é imprescindível que sejam coordenadas/orientadas por áreas técnicas. As equipes, no entanto, devem ser dimensionadas segundo as características do município.

Em um município menor, por exemplo, o engenheiro ou arquiteto responsável pela aprovação de projetos de edificações ou obras pode ser capacitado ou estagiar em outro órgão ou entidade municipal de trânsito, a fim de adquirir conhecimentos acerca do CTB e seus anexos para assumir a área de engenharia de trânsito.

Para que o município implemente seu corpo de agentes civis municipais de trânsito é necessário realizar um concurso público (seleção

de pessoal com perfil adequado à função de operação e fiscalização); capacitar os aprovados (cursos e/ou estágios); credenciar e designar os agentes de operação e fiscalização por meio de portaria, relacionando-os nominalmente. Cabe lembrar que o órgão de trânsito do município também pode celebrar convênios, conforme será detalhado a seguir.

A esse respeito, o Supremo Tribunal Federal decidiu que guardas municipais têm competência para fiscalizar o trânsito, lavrar auto de infração e impor multas.

A área de educação, assim como as demais, requer especialistas, que também precisam ser capacitados para trabalhar com o tema trânsito. Caso o órgão ou a entidade não tenha condições de contratar um especialista, pode iniciar suas atividades, solicitando o apoio da área de educação do município.

Outra atividade estabelecida pelo CTB ao órgão ou entidade municipal de trânsito é levantar, analisar e controlar dados estatísticos. Os dados relativos aos acidentes são fundamentais para a orientação de um programa voltado ao tratamento de pontos críticos. Por outro lado, as contagens volumétricas de veículos são importantes para desenvolver alternativas de solução nos projetos.

- **3ª Constituição da JARI**

Para a constituição da JARI, o órgão ou entidade municipal deve atentar ao disposto no CTB (Artigos 16 e 17) e às resoluções do Contran.

- **4ª Lei de criação**

Após a definição da estrutura administrativa municipal e da constituição da JARI, a Prefeitura deve encaminhar o projeto de lei de criação (ou reformulação da estrutura existente) à Câmara Municipal para aprovação.

A Resolução nº 560/2015 dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Trataremos dela a seguir.

1.7 Dados da integração

O processo de integração tem progredido, no entanto, mais esforços, como este manual, têm sido empreendidos para que todos os municípios brasileiros estejam integrados e cientes da importância de cuidar do seu próprio trânsito. A seguir, dados da integração por estado.⁸

REGIÃO	Estado	TOTAL	Municípios integrados
NORTE	Acre	22	1
	Amapá	16	3
	Amazonas	62	10
	Pará	144	54
	Rondônia	52	8
	Roraima	15	1
	Tocantins	139	6
NORDESTE	Alagoas	102	15
	Bahia	417	58
	Ceará	184	61
	Maranhão	217	58

⁸ A referência é o ano de 2016 até o mês de agosto.

	Paraíba	223	24
	Pernambuco	185	31
	Piauí	224	11
	Rio Grande do Norte	167	16
	Sergipe	75	18
CENTRO - OESTE	Goiás	246	37
	Mato Grosso do Sul	79	52
	Mato Grosso	141	24
	Distrito Federal	1	0
SUL	Paraná	399	41
	Rio Grande do Sul	497	468
	Santa Catarina	295	88
SUDESTE	Espírito Santo	78	8
	Minas Gerais	853	56
	Rio de Janeiro	92	66
	São Paulo	645	290
TOTAL		5570	1505

1.8 Evolução histórica

Outra maneira de entender os dados da integração é verificar como tem se dado a evolução da integração dos municípios ano a ano:

Ano	Município
1998	30 municípios integrados
1999	211 municípios integrados
2000	8 municípios integrados
2001	58 municípios integrados
2002	119 municípios integrados
2003	80 municípios integrados
2004	53 municípios integrados

2005	79 municípios integrados
2006	87 municípios integrados
2007	67 municípios integrados
2008	51 municípios integrados
2009	19 municípios integrados
2010	84 municípios integrados
2011	100 municípios integrados
2012	170 municípios integrados
2013	87 municípios integrados
2014	57 municípios integrados
2015	48 municípios integrados

1.9 Resolução nº 560/2015 e a integração dos municípios

A Resolução nº 560/2016 dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito e traz as diretrizes a serem seguidas por todos os órgãos envolvidos.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT;

Considerando o disposto no § 2º do artigo 24 do CTB, que condiciona o exercício das competências dos órgãos municipais à integração ao SNT, combinado com o artigo 333 do CTB e seus parágrafos, que atribui

competência ao CONTRAN para estabelecer exigências para aquela integração, acompanhada pelo respectivo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN;

Considerando a necessidade de manutenção e atualização do cadastro nacional dos integrantes do SNT, seu controle e acesso ao sistema de comunicação e informação para as operações de notificação de autuação e de aplicação de penalidade ao Registro Nacional de Infrações de Trânsito - RENAINF, assim como de arrecadação financeira de multas e respectivas contribuições ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito. RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer procedimentos para integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 2º Integram o Sistema Nacional de Trânsito - SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo de:

- I - engenharia de tráfego;
- II - fiscalização e operação de trânsito;
- III - educação de trânsito;
- IV - coleta, controle e análise estatística de trânsito;
- V - Junta Administrativa de Recurso de Infração – JARI.

Art. 3º Disponibilizadas as condições estabelecidas no artigo anterior, o município encaminhará ao respectivo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, os seguintes dados de cadastros e documentação:

- I – denominação do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário, fazendo juntar cópia da legislação de sua constituição;
- II – identificação e qualificação das Autoridades de Trânsito e/ou Rodoviária municipal, fazendo juntar cópia do ato de nomeação;

III – cópias da legislação de constituição da JARI, de seu Regimento e sua composição;

IV – endereço, telefones, fac-símile e e-mail do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário.

Parágrafo único – Qualquer alteração ocorrida nos dados cadastrais mencionados neste artigo deverá ser comunicado no prazo máximo de 30 dias ao CETRAN, que por sua vez encaminhará alteração ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN em igual prazo.

Art. 4º O CETRAN, com suporte dos órgãos do SNT do respectivo Estado, ao receber a documentação referida nesta Resolução, promoverá inspeção técnica ao órgão municipal, objetivando verificar a sua conformidade quanto ao disposto no artigo 2º desta Resolução, de tudo certificando ao DENATRAN:

§ 1º Havendo perfeita conformidade, o CETRAN encaminhará ao DENATRAN, a documentação referida no artigo 3º e o Certificado de Conformidade do Município. O DENATRAN, após ter recebido o Certificado de Conformidade, publicará no Diário Oficial da União (D.O.U.) Portaria de Integração do Município e enviará ofício contendo cópia da referida Portaria ao CETRAN.

§ 2º Em caso de desconformidade quanto ao disposto no artigo 2º desta Resolução, o CETRAN notificará o Município acerca da necessidade de cumprimento da exigência.

§ 3º O Município ao ser comunicado pelo CETRAN da exigência apontada, deverá, no prazo de 30 dias, providenciar a devida adequação na forma desta Resolução.

§ 4º Após o cumprimento da exigência pelo Município, o CETRAN fará nova inspeção.

Art. 5º O Município que delegar o exercício das atividades previstas no CTB deverá comunicar essa decisão ao CETRAN, no prazo máximo de 30

(trinta) dias, e apresentar cópias dos documentos pertinentes que indiquem o órgão ou entidade do SNT incumbido de exercer suas atribuições.

Art. 6º Os entes federados poderão optar pela organização de seu órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário na forma de consórcio, segundo a Lei nº 11.107 de 6 de abril de 2005, e Resolução a ser elaborada pelo CONTRAN, atendendo, no que couber, ao disposto nos artigos 2º e 3º desta Resolução.

Parágrafo único – A documentação referente à constituição do Consórcio, nos termos da Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, deverá ser apresentada ao CETRAN.

Art. 7º Os Municípios integrados ao SNT deverão manter a estrutura definida nesta Resolução e operacionalizar a gestão do trânsito sob sua jurisdição, cabendo ao CETRAN verificar a sua regularidade através de inspeções técnicas periódicas.

§ 1º Constatada deficiência técnica, administrativa ou inexistência dos requisitos mínimos previstos nos Artigos 2º e 3º desta Resolução, o CETRAN notificará o órgão ou entidade municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário municipal, estabelecendo prazo para a regularização, a qual não ocorrendo, o CETRAN comunicará ao DENATRAN para registro do descumprimento da legislação de trânsito pelo órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou executivo rodoviário municipal integrado ao SNT.

Art. 8º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogando a Resolução nº 296, de 28 de outubro de 2008.

1.10 Como superar as dificuldades de integração do município ao SNT?

De acordo com a determinação legal, o órgão de trânsito município deve assumir a responsabilidade sobre a gestão do trânsito. Entretanto, caso haja impossibilidade técnica/operacional de assumir tal compromisso imediatamente, é possível celebrar **convênios** com outros órgãos de trânsito e a eles atribuir total ou parcialmente as atividades conferidas ao município no Artigo 24 do CTB.

Exemplos de convênios:

1. O órgão de trânsito município delega parte das atividades instituídas no CTB (que julgar convenientes) a outro órgão executivo de trânsito (municipal, estadual ou federal).
2. O órgão de trânsito município também pode celebrar um convênio com o Governo Federal, com a interveniência da Polícia Militar. Neste caso, as atividades relacionadas à fiscalização e à operação serão feitas por policiais militares devidamente capacitados, designados e credenciados pelo órgão ou entidade executiva municipal de trânsito.
3. Convênios podem ser firmados também, de acordo com as necessidades do órgão ou entidade municipal de trânsito, com outros órgãos ou entidades executivos municipais de trânsito, para estágios e prestação de serviços nas áreas de engenharia, operação e fiscalização, educação, etc. Da mesma forma, consórcios entre dois ou mais órgãos de trânsito municipais podem ser interessantes para a distribuição das atribuições.

Sendo assim, mesmo que delegue competências a outro órgão, o administrador municipal é o responsável pelo trânsito de sua cidade e tem como obrigação primordial garantir o direito de toda a população ao trânsito seguro.

Resumo das atribuições dos municípios integrados ao SNT de acordo com o CTB

Área	Artigo	Atribuição
Legal	21 e 24	Municipalizar o trânsito.
	2º	Assegurar o direito ao trânsito em condições seguras.
	73	Responder às solicitações dos cidadãos.
	74	Responder às solicitações dos cidadãos.
	75	Criar a área de educação.
	93, 94 e 95	Participar de programas nacionais de educação do trânsito.
	21, 23 e 24	Aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via quando da modificação das condições do trânsito. Fiscalização do trânsito.
Institucional	8	Organizar e criar órgão ou entidade municipal de trânsito.
	16	Criar a JARI.
	21 e 24	Criar a JARI.
	25	Integrar-se ao SNT. Firmar Convênios.
Financeira	320	A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.
	16	Junto a cada órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário funcionará a Junta Administrativa de Recurso de Infração - JARI, órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.
	337	Os CETRANS terão suporte técnico e financeiro

		dos Estados e Municípios que os compõem e, o CONTRANDIFE, do Distrito Federal.
Técnica	21 e 24	Planejar, organizar e operar o trânsito no âmbito da circulação, do estacionamento e da parada de veículos.

Municipalizar o trânsito significa criar um sistema democrático de gestão; criar condições para que todos os habitantes participem das discussões e dos assuntos inerentes ao seu transitar.

Municipalizar o trânsito é a maneira mais eficaz de respeitar a lei e de valorizar a vida.

1.11 Roteiro simplificado para integração do município ao SNT

1. Escolher a estrutura em que funcionará o órgão executivo de trânsito;
2. Criar o órgão executivo de trânsito por meio de Lei municipal de acordo com os artigos 21 e 24 do CTB e a Resolução do CONTRAN nº 560/2016;
3. Criar Junta Administrativa de Recursos de Infrações-JARI, de acordo com os artigos 16 e 17 do CTB;
4. Nomear autoridade máxima de trânsito municipal;
5. Nomear membros da JARI, de acordo com a Resolução do CONTRAN nº. 357/2010;
6. Criar Regimento Interno da JARI, de acordo com a Resolução do CONTRAN nº. 357/2010;
7. Firmar convênio(s), com a Polícia Militar/DETRAN, empresa de processamento de multa, etc.;

8. Disponibilizar ao CETRAN as informações requeridas na Resolução do CONTRAN nº 560/2016 (Artigo 2º e 3º);
9. O CETRAN realizará a inspeção técnica e enviará a documentação pertinente do Município e o Certificado de Conformidade que expede ao DENATRAN (Setor de Autarquias Sul, Quadra 1, Bloco H, 5º andar, CEP 70070-010 - Brasília-DF).
10. O DENATRAN, após verificação da documentação, publicará Portaria de integração do município e enviará ofício ao CETRAN, informando do ato.

A documentação enviada de forma irregular ou faltante impede a celeridade da integração do município, por isso é importante o preenchimento do formulário ao final deste Manual e a verificação de todos os procedimentos a serem seguidos.

2. A ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO ÓRGÃO OU ENTIDADE EXECUTIVO MUNICIPAL DE TRÂNSITO

2.1 Os serviços prestados à população

Você já sabe, mas é sempre bom lembrar que:

Municipalização é o processo legal, administrativo e técnico por meio do qual o município assume integralmente a responsabilidade pelos serviços de engenharia, fiscalização, educação, estatística e recursos administrativos de infração.

É a Prefeitura trabalhando a favor da população, atendendo – de forma direta – suas necessidades: segurança, fluidez, transporte coletivo e de carga, uso e ocupação do solo, etc.

A partir de medidas, que podem até parecer corriqueiras, tais como: a pintura de uma faixa de pedestres em um ponto de travessia; a instalação de um equipamento de sinalização em um local de retorno; ou, ainda, a demarcação de um estacionamento em uma rua comercial, a Prefeitura demonstra respeito e cuidado com seus habitantes. Em cidades onde as prefeituras omitem-se, tais medidas fazem muita falta e geram problemas para as pessoas.

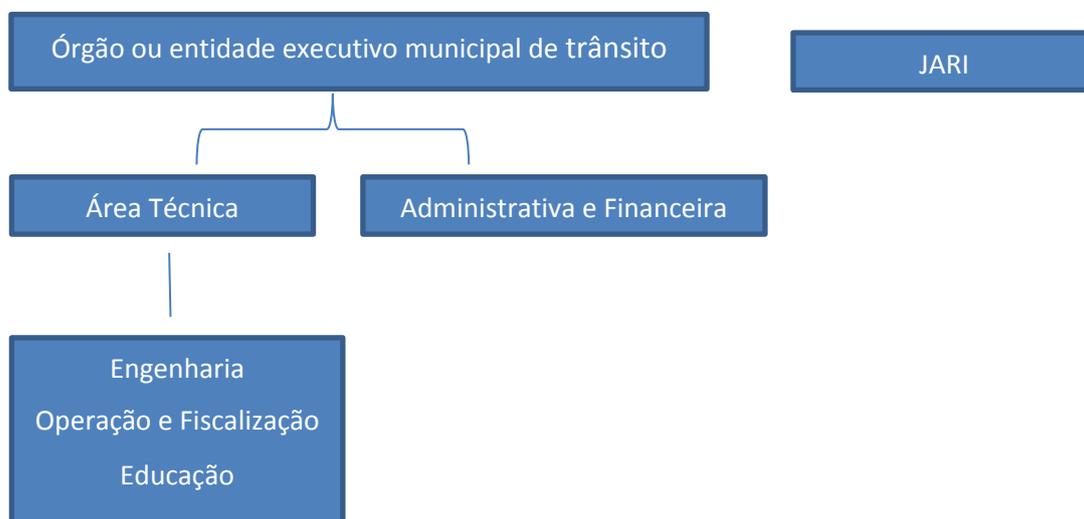
Assim, a criação do órgão ou entidade executivo de trânsito deve se constituir em um objetivo importante a ser conquistado (em curto prazo) por todos os prefeitos das cidades brasileiras. Um objetivo possível e viável! Basta que o administrador municipal respeite a lei e lance um *novo olhar* à sua cidade. Um olhar democrático, coletivo; um olhar do espaço urbano feito para todas as pessoas!

Além de vontade, o administrador público municipal precisa (basicamente):

- Conhecer e respeitar a legislação de trânsito, sobretudo no que diz respeito às competências dos órgãos ou entidades que compõem o SNT;
- Definir a política de trânsito ideal para sua cidade, fundamentada no CTB;
- Criar o órgão ou entidade executivo municipal de trânsito, selecionando profissionais capazes de coordenar/orientar as áreas técnicas, administrativas e financeiras;
- Assumir as responsabilidades que lhe são conferidas pelo CTB com seriedade e responsabilidade.

Estrutura organizacional do órgão ou entidade executivo municipal de trânsito

(modelo simplificado)



Assim que a estrutura do órgão ou entidade de trânsito estiver criada e aprovada, o município assumirá a responsabilidade pelos serviços

de **engenharia** (projetos de sinalização, estatística), de **operação e fiscalização** e de **educação** de trânsito.

O levantamento, a análise e o controle de **dados estatísticos** poderão ser realizados pela área de engenharia ou por outra área, de acordo com o julgamento do administrador público municipal. Porém, isso dependerá do modelo de estrutura criada que, como já foi dito anteriormente, deve estar de acordo com o tamanho do município (sua frota, sua população, etc.).

O mais importante é efetivar a integração do município ao SNT, conforme determina o CTB. O processo de implementação, no entanto, deve ser realizado com muito cuidado, a fim de que a população obtenha serviços de qualidade.

A partir do momento em que o município assume, de forma completa, a gestão do trânsito, o DETRAN ficará responsável, basicamente, pelas questões relacionadas aos condutores (formação, expedição de permissão para dirigir, expedição de CNH, etc.) e aos veículos automotores (registro, licenciamento, documentação, etc.).

Cada área definida pela estrutura do órgão ou entidade municipal de trânsito deve ter funções claramente definidas para executar diferentes serviços. Entretanto, tais serviços devem ocorrer de forma **integrada**. Ações isoladas de fiscalização, de engenharia ou de educação não trarão os benefícios esperados à população. O órgão ou entidade de trânsito do município também é um sistema e, como tal, suas partes devem trabalhar de maneira coordenada e integrada.

Conheça cada uma das partes desse sistema a seguir.

2.2 Áreas que compõem o órgão ou entidade municipal de trânsito

2.2.1 Engenharia

O que é?

A **Engenharia de Tráfego** é um ramo da engenharia que atua no planejamento, no projeto geométrico, na operação de trânsito, na sinalização e nos projetos de segurança e fluidez em vias terrestres, terminais, lotes lindeiros e vias públicas com a perspectiva de integração junto a outros modos de transporte. Seu principal objetivo é assegurar o movimento ordenado e seguro das pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.

O que faz?

O trabalho realizado pela área de engenharia é muito importante para o município. Essa área deve assumir a responsabilidade por serviços, tais como:

- **Estudos e coletas de dados:** levantamentos de dados e informações que permitam executar os procedimentos técnicos que caracterizam a engenharia de tráfego. Esses estudos podem versar sobre: fatores humanos; fatores ligados às condições dos veículos; volume de tráfego, atrasos e velocidades; estacionamentos e terminais; ocorrência de acidentes; capacidade das vias e das interseções;
- **Projeto geométrico:** projetos de novas vias e modificações em projetos de vias, estacionamentos, terminais e interseções (novos e já existentes) a fim de melhorar a fluidez e segurança do trânsito;
- **Análise e avaliação de capacidade:** refere-se à análise e à avaliação da capacidade das vias, favorecendo a elaboração de estimativas sobre a quantidade de veículos que podem utilizar cada via em diferentes situações e condições específicas;
- **Controle e operação de trânsito:** refere-se à elaboração de planos de circulação viária, a definição de sinalizações (vertical, horizontal e

semafórica) e dispositivos de fiscalização auxiliar (lombadas eletrônicas, radares) e canalização. É o constante monitoramento dos projetos e a implementação dos sistemas de controle de trânsito e a manutenção dos dispositivos de sinalização. Essas ações permitem ordenar e dar maior segurança e fluidez ao trânsito de veículos.

Cabe, ainda, à engenharia de tráfego:

- Implementar desvios para a execução de obras ou eventos e autorizar sua realização, na via ou fora dela, a fim de que não gerem impactos no trânsito (obras viárias, *shows*, jogos de futebol, passeios ciclísticos, maratonas, festas, filmagens);
- Definir políticas de estacionamento, de carga e descarga de mercadorias, de segurança de trânsito, de pedestres, de veículos de duas rodas, de circulação e estacionamento de veículos de tração animal, etc.;
- Organizar e analisar dados estatísticos de trânsito;
- Planejar e implementar políticas de melhoria de acesso para pedestres.

É importante saber também que a engenharia de tráfego:

- Tem regras para o desenvolvimento de ações definidas pelo CTB (Capítulo VIII);
- Possui uma particularidade em relação às demais áreas da engenharia, pois não trata apenas de problemas relacionados a fatores físicos, mas também a questões ligadas ao comportamento humano dos motoristas e dos pedestres, assim como de sua relação com o ambiente;
- É um ramo que dispõe de recursos variados que devem ser utilizados com o objetivo de melhorar as cidades de forma ampla;

- Aborda em seus projetos aspectos sociais, econômicos, jurídicos, urbanísticos e, também, aqueles ligados à questão da mobilidade urbana;
- É caracterizada por ações que tendem a afetar de forma significativa o cotidiano da cidade. Por isso, é fundamental executar estudos que busquem identificar as vantagens e desvantagens de cada ação antes de sua execução. Caso contrário, essas ações poderão trazer transtornos e desconforto à população;
- É uma área de conhecimento interdisciplinar. A composição das equipes de trabalho desse campo deve contar com profissionais de diversas áreas de atuação. Além disso, qualquer solução de engenharia só terá resultado se coordenada com as ações da educação e da fiscalização.

O que quer dizer?

- **Via:** superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.
- **Sistema viário:** é o conjunto estruturado de vias que servem a uma determinada região; é o elemento estruturador da cidade que determina as condições de circulação das pessoas, a delimitação dos espaços urbanos. É o canal para a iluminação e circulação do ar, assim como para as instalações das redes aéreas e subterrâneas.
- **Volume de tráfego:** número de veículos que passa por uma via em um intervalo de tempo determinado.
- **Densidade de tráfego:** é o número de veículos que ocupa um trecho de via ou de faixa de trânsito, em um determinado instante.
- **Polo gerador de tráfego:** empreendimento que atrai ou produz grande número de viagens de veículos e de pedestres, ocasionando algumas alterações negativas na circulação, prejudicando a acessibilidade e causando situações de insegurança.

- **Operação de carga e descarga:** mobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
- **Intervalo de tempo:** é o tempo entre veículos sucessivos na corrente de tráfego, medido a partir da passagem de um ponto comum de referência nos veículos, em um determinado ponto da faixa de trânsito.
- **Rotatórias:** são interseções não semaforizadas onde o tráfego que entra na interseção circula numa só direção, em torno de algum tipo de ilha central, antes de atingir a aproximação da saída.

2.2.2 Operação de trânsito

O que é?

De acordo com o Anexo I do CTB, operação de trânsito é o *monitoramento técnico baseado nos conceitos de engenharia de tráfego, das condições de fluidez, de estacionamento e parada na via, de forma a reduzir as interferências tais como veículos quebrados, acidentados, estacionados irregularmente atrapalhando o trânsito, prestando socorros imediatos e informações aos pedestres e condutores.*

O que faz?

As ações da área de operação possibilitam a organização, a fluidez e a segurança no trânsito. Para tanto, o trabalho de operação realiza, por exemplo, a organização da entrada e da saída de alunos nas escolas, a organização do trânsito no decorrer de eventos e de festas entre outros.

Tendo em vista o papel fundamental na gestão do trânsito urbano, os serviços prestados na área de operação não podem ser realizados de maneira leiga. É imprescindível que o trabalho a ser desenvolvido esteja fundamentado em conceitos técnicos para reduzir as ocorrências na via que prejudicam a segurança e a fluidez em todas as circunstâncias: veículos quebrados, veículos acidentados, veículos estacionados irregularmente, veículos de emergência na via, informações a pedestres e condutores, etc.

No âmbito da engenharia, é conveniente formar uma equipe de campo, ou seja, voltada à operação de trânsito, a fim de que vivencie e resolva os problemas. Caso o órgão ou entidade municipal tenha uma estrutura pequena (proporcional ao tamanho da cidade), composta apenas por um arquiteto e/ou engenheiro é necessário formar uma equipe dirigida à operação que deverá, também, executar a fiscalização.

Isso porque a constituição do corpo de operação de trânsito requer recursos humanos, materiais e logísticos semelhantes aos necessários para as atividades de fiscalização. Na verdade, estas atividades estão direta e formalmente associadas.

Os equipamentos mínimos necessários para a execução de ações de operação de trânsito são:

- uniforme especial para o agente de trânsito, de preferência feito com tecido resistente, confortável e durável, com bolsos grandes, sapatos e/ou botas confortáveis. O uniforme deve ter uma cor definida pelo órgão ou entidade municipal de trânsito que possa ser diferenciada daquela usada pelos policias militares. Além disso, recomenda-se que o uniforme dos agentes contenha elementos refletivos que aumentem sua visibilidade e identificação mesmo durante a noite;
- veículos (viaturas e/ou motocicletas, guinchos) devidamente identificados com a palavra “trânsito” e o nome do órgão ou entidade;

- sistema de rádio e comunicação: rádios fixos (central de operações) e portáteis;
- equipamento para sinalização de emergência.

Caso o órgão ou entidade de trânsito celebre convênios com outro órgão para a realização dessa atividade, é importante que verifique a disponibilidade, por parte do órgão conveniado, desses equipamentos.

O perfil do agente de operação de trânsito

A responsabilidade de um agente é muito grande. Por isso, os agentes devem ser capacitados para agir:

- **conscientemente**, utilizando seus conhecimentos, sua atenção e seu discernimento;
- **objetivamente**, planejando a ação a ser executada;
- **profissionalmente**, interagindo com o usuário da via pública e com o meio ambiente, estando no lugar certo, na hora certa, fazendo a coisa certa e apresentando os resultados de suas ações;
- **legitimamente**, seguindo as normas de fiscalização e de operação aplicáveis a cada situação, sem abuso do poder ou conivência com o usuário;
- **educadamente**, estabelecendo uma relação de cordialidade com o usuário e não de autoritarismo.

As principais atividades da operação de trânsito são:

- **Operações Rotineiras:** são as ações realizadas diariamente, tais como canalizações e desvios de tráfego, operação de semáforos e de acessos, remoção de interferências, orientação de fluxos de veículos e de pedestres, fiscalização de obras na via etc.

- **Operações Programadas:** são aquelas que organizadas em decorrência de eventos programados (*shows*, jogos de futebol, festas juninas) e que causam impactos sobre o trânsito.
- **Operações de Emergência:** são imprescindíveis em casos de enchentes, incêndios, passeatas e outras ocorrências imprevisíveis. Este tipo de operação requer grande capacidade de mobilização, de coordenação, de conhecimento e de experiência a fim de que os problemas possam ser solucionados com eficiência e rapidez.

O que quer dizer?

- **Operação de cruzamentos e pontos fixos:** é a alocação de recursos humanos em horários pré-estabelecidos e em pontos estratégicos da cidade para que sejam realizadas as intervenções necessárias de forma imediata.
- **Operação escola:** trata-se da organização do trânsito durante a entrada e a saída de alunos das escolas, assim como a observação das dificuldades enfrentadas para a implementação de projetos capazes de melhorar os aspectos funcionais e de circulação no entorno desses polos geradores.
- **Operação guincho:** é a utilização de guinchos para remover veículos de estacionamentos irregulares, a fim de desobstruir, principalmente, as vias alternativas de corredores estratégicos de tráfego, reduzindo congestionamentos e aumentando a segurança viária.
- **Operações especiais:** são ações de planejamento, implementação e operacionalização de esquemas especiais para entrada e saída de pessoas, estacionamento de veículos, embarque e desembarque de passageiros, bloqueios de tráfego em virtude de eventos excepcionais ou de situações críticas no trânsito.
- **Monitoração direta de rotas pré-definidas:** é uma operação que consiste na supervisão e na vistoria sistemática dos corredores

principais por meio de viaturas equipadas com radiocomunicadores e equipamentos de sinalização (cones, cavaletes, fita plástica), a fim de alcançar melhor desempenho de fluidez e de segurança a partir de providências imediatas para a remoção de interferências na via, evitando a formação de situações de risco e/ou congestionamentos.

- **Levantamentos de sinalização e pesquisas:** identificação de deficiências de sinalização e observação dos volumes de tráfego e das características do local para a elaboração de projetos com o objetivo de implementar ou manter as condições de visibilidade da sinalização (vertical, horizontal e semaforica), melhorando a segurança e a fluidez no trânsito.

2.2.3 Estatística

O que é?

Inicialmente, é importante ressaltar, mais uma vez, que a atividade voltada ao levantamento, à análise e ao controle de dados estatísticos pode estar vinculada à área de engenharia ou a outra área do órgão ou entidade municipal de trânsito (julgada conveniente pela autoridade de trânsito). Dependendo da estrutura criada, o órgão ou entidade municipal de trânsito pode ter, também, um setor específico para executar as atividades de estatística.

No trânsito, a análise e o estudo de dados estatísticos precisam ser aperfeiçoados, uma vez que no Brasil não se criou (ainda) uma cultura acerca da relevância da coleta, da tabulação, do processamento e da utilização de tais dados.

O que faz?

As atividades de estatística devem ser compreendidas como essenciais à implementação de projetos e de programas para redução de acidentes e para a resolução dos problemas de trânsito existentes nas cidades. O controle e a análise de estatísticas são, igualmente, úteis na aferição dos resultados de trabalhos realizados nas diversas áreas (engenharia, fiscalização, educação), favorecendo a correção de eventuais falhas bem como a percepção dos benefícios obtidos junto à população por meio dos serviços executados.

Geralmente, em todas as cidades brasileiras existem registros dos acidentes com vítimas nas delegacias da Polícia Civil. As Polícias Militares de vários Estados também registram as ocorrências de trânsito no caso de acidentes com ou sem vítimas. Ambos os registros são excelente fonte de informações e o município pode iniciar seu trabalho de levantamentos estatísticos utilizando tais dados. Após algum tempo, quando o órgão ou entidade de trânsito do município iniciar o processo de coleta de dados de acidentes e vítimas fatais no trânsito, poderá buscar informações no Instituto Médico Legal (IML) e juntar aos dados obtidos junto aos policiais militares.

Assim, em um determinado espaço de tempo, o município terá condições de perceber a evolução do índice de acidentes e de mortes no trânsito.

A partir dos gráficos resultantes do cruzamento de informações será possível tomar providências nas áreas de educação, de engenharia (operação), de fiscalização. Este trabalho será extremamente gratificante, uma vez o município poderá acompanhar a queda nos índices de acidentes ano após ano.

Há também dados estatísticos relevantes que devem ser levantados e considerados em função de necessidades específicas, tais como: velocidade média das vias principais, velocidade máxima de uma determinada via, volume de veículos por tipo em cruzamento, volumes de pedestres em travessias, entre outros. Esses dados favorecerão a identificação dos principais pontos onde ocorrem acidentes, sua natureza,

sua gravidade, horário, dias da semana, meses do ano, etc., contribuindo para priorizar ações e executá-las conscientemente.

Por ser uma área científica, o ideal é que estatísticos desenvolvam o trabalho de coleta, análise, tabulação, processamento, cruzamento e utilização de dados. Entretanto, ressalta-se mais uma vez, que a contratação de profissionais especializados dependerá da estrutura do órgão ou entidade municipal de trânsito.

Assim, cada órgão ou entidade deverá estabelecer de que maneira as atividades relacionadas à estatística funcionarão. No caso específico dos dados voltados aos acidentes, vários órgãos da polícia fazem algum tipo de trabalho, fato que contribuirá com o trabalho do órgão ou entidade municipal de trânsito. Dependendo da quantidade de informações, o mesmo profissional encarregado de orientar a área de engenharia pode cuidar, também, das atividades de controle e análise de dados.

Nesse sentido, para que o trânsito do município seja administrado de forma consciente e responsável, é imprescindível (re)conhecê-lo verdadeiramente. Isso significa que os problemas dificilmente poderão ser solucionados sem que haja – por parte da autoridade municipal de trânsito – um trabalho efetivo na área de estatística.

O que quer dizer?

- **Banco de dados:** é uma coleção de dados relacionados a um tópico ou a um propósito em particular (específico).

Os registros de acidentes com vítimas fatais, de acidentes com vítimas, de atropelamentos, por exemplo, são séries de dados. Cada uma dessas séries é um **banco de dados**. No banco de dados do órgão ou entidade de trânsito devem constar também: resultados de pesquisas de acidentes, cadastro de sinalização, projetos implementados, etc. Essas

informações serão úteis tanto para a área técnica do órgão ou entidade de trânsito quanto para a área administrativa e financeira. O banco de dados tem grande valia para a execução dos trabalhos de educação, de fiscalização, de engenharia.

2.2.4 Fiscalização

O que é?

Segundo o Anexo I do CTB, fiscalizar *é o ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito por meio do poder da polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas no CTB.* As normas estabelecidas na legislação de trânsito alcançam toda a coletividade, competindo aos entes federados em suas respectivas competências o poder e o dever da fiscalização.

O que faz?

A fiscalização está intimamente relacionada à operação, uma vez que os agentes municipais têm a função de sensibilizar os usuários da via pública, orientando-os para o respeito à legislação.

Os agentes também possuem o poder de **autuar** aqueles que cometem infrações. Agentes de fiscalização, portanto, não têm o poder de multar. Eles devem, apenas, registrar no Auto de Infração de Trânsito (AIT) a infração cometida de acordo com o CTB e as resoluções do CONTRAN. O Artigo 280 do CTB, a Resolução do CONTRAN nº. 217/2006 e a Portaria do DENATRAN nº 01/98 dispõem sobre o Auto de Infração.

Quem aplica a penalidade de multa é a autoridade de trânsito municipal, ou seja, o dirigente máximo do órgão ou da entidade de

trânsito do município. A autuação registrada pelos agentes é parte de uma sequência de ações que pode resultar em uma multa.

O Supremo Tribunal Federal (STF) confirmou que as Guardas Municipais têm competência para fiscalizar o trânsito, lavrar auto de infração de trânsito e impor multas, conforme já ressaltado.

Sendo assim, o órgão ou entidade executivo de trânsito do município deve ter como principal objetivo formar pessoal capaz de orientar as pessoas – com educação, conhecimento e discernimento – além de realizar um trabalho primoroso de fiscalização.

Muitas vezes, o agente estará sozinho em seu trabalho de campo e, a todo o momento, suscetível a enfrentar situações inesperadas. Entretanto, se estiver, realmente, capacitado poderá tomar decisões acertadas mesmo em casos de crise e de risco.

Outro fator importante a ser considerado relaciona-se à padronização de ações por parte dos agentes de fiscalização. Todos os agentes devem agir da mesma forma ao se depararem com situações semelhantes. Para tanto, é necessário que o órgão ou entidade de trânsito municipal elabore uma lista de procedimentos a serem adotados de acordo com cada infração cometida.

Considerando o universo a ser fiscalizado, é fundamental que o município priorize a fiscalização (de acordo com suas características e por meio de observações e coleta de informações) nas infrações que acarretam maiores problemas de segurança e de fluidez.

A ação padronizada dos agentes, a partir de critérios pré-estabelecidos, favorece o ato da autuação, conferindo-lhe caráter educativo e punitivo. Ao conscientizar o infrator acerca de seu erro e autuar de forma justa, o agente contribuirá para que não ocorram outras infrações.

A tecnologia trouxe, também, **equipamentos eletrônicos de fiscalização** (regidos pelo Artigo 280 do CTB). Os equipamentos que comprovam a infração dividem-se em dois tipos:

- Os que registram a infração, dispensando a presença do agente naquele momento;
- Os que comprovam a infração, mas são manipulados pelos agentes.
- A Resolução do CONTRAN nº 396/2011 dispõe sobre requisitos técnicos mínimos para a fiscalização da velocidade de veículos automotores, reboques e semirreboques, conforme o Código de Trânsito Brasileiro. A Resolução do CONTRAN nº 458/2013 regulamenta a utilização de sistemas automáticos não metrológicos de fiscalização.
- Balanças para aferição de excesso de peso e bafômetros para verificar a dosagem de álcool ingerida por uma pessoa são, igualmente, equipamentos eletrônicos de fiscalização.

Quando o assunto é fiscalização, é bom saber que...

- Assim que uma infração de trânsito for detectada (seja pelo agente ou por equipamento eletrônico), é necessário lavrar um auto de infração que pode ser emitido em papel ou por meio eletrônico (pelos chamados coletores de dados). No caso da infração ser detectada por equipamentos eletrônicos, o auto de infração pode ser lavrado em digitação direta no sistema, associado à imagem capturada. Quando impressos, terão que conter os dados previstos no Artigo 280 do CTB.
- De acordo com o Artigo 281, inciso II, do CTB a Notificação da Autuação deve ser remetida ao proprietário do veículo no prazo máximo de 30 (trinta) dias. Por isso, o órgão ou entidade de trânsito precisa coletar os autos de infração rapidamente para não perder o prazo. Uma boa opção é destacar as notificações do talão sempre que forem lavradas. Outra medida é obter no DETRAN o nome e o endereço do proprietário do veículo com base na placa autuada. Essa operação é conhecida como obtenção do cadastro.
- O condutor é o responsável pelos atos praticados na condução do veículo. No entanto, ele pode não ser o proprietário do veículo. O Artigo 257, § 7º, do CTB estabelece que não sendo imediata a

identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação para indicar o motorista infrator. Se, neste prazo, não se manifestar será considerado responsável pela infração.

- Ao tomar conhecimento da infração cometida, por meio do auto de infração, compete à autoridade de trânsito aplicar a penalidade cabível. As penalidades estão contidas no Artigo 256 do CTB.

Aplicação das Penalidades

A autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar, às infrações nele previstas, as seguintes penalidades:

- I - advertência por escrito;**
- II - multa;**
- III - suspensão do direito de dirigir;**
- IV - apreensão do veículo;**
- V - cassação da Carteira Nacional de Habilitação;**
- VI - cassação da Permissão para Dirigir;**
- VII - frequência obrigatória em curso de reciclagem.**

§ 1º A aplicação das penalidades previstas neste Código não elide as punições originárias de ilícitos penais decorrentes de crimes de trânsito, conforme disposições de lei.

§ 2º (VETADO)

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades executivos de trânsito responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Artigo 256, CTB.

- A notificação da penalidade de multa deve conter, além do valor a ser pago, um campo para autenticação eletrônica, regulamentado pelo DENATRAN. Na notificação deve constar, ainda, a data máxima para apresentação do recurso (nunca inferior a 30 dias do recebimento). O pagamento da multa, com 20% de desconto, deve ser realizado nesta mesma data (Art. 284, CTB).

- A **Resolução CONTRAN nº 393/2011** dispõe sobre a unificação de procedimentos para imposição de penalidade de multa a pessoa jurídica proprietária de veículos por não identificação de condutor infrator.
- A **Resolução CONTRAN nº 182/2005** dispõe sobre uniformização do procedimento administrativo para imposição das penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação da Carteira Nacional de Habilitação.
- A **Resolução CONTRAN nº 576/2016** dispõe sobre o intercâmbio de informações, entre órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal e os demais órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios que compõem o Sistema Nacional de Trânsito e dá outras providências.
- A **Resolução CONTRAN nº 619/2016** estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e dá outras providências.
- A **Resolução CONTRAN nº 623/2016** dispõe sobre a uniformização dos procedimentos administrativos quanto à remoção, custódia e para a realização de leilão de veículos removidos ou recolhidos a qualquer título, por órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, nos termos dos arts. 271 e 328, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e dá outras providências.
- Uma vez identificado o infrator, serão atribuídos a ele os pontos correspondentes às infrações cometidas. A pontuação deve ser encaminhada ao DETRAN, responsável por captar e somar os pontos de cada órgão ou entidade executivo de trânsito.
-

A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

- I - gravíssima - sete pontos;**
- II - grave - cinco pontos;**
- III - média - quatro pontos;**
- IV - leve - três pontos.**

Artigo 259, CTB.

Arrecadação de multas

Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, para arrecadarem multas de trânsito de sua competência ou de terceiros, deverão utilizar o documento próprio de arrecadação de multas de trânsito estabelecido pelo DENATRAN, com vistas a garantir o repasse automático dos valores relativos ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

O recolhimento do percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do FUNSET é de responsabilidade do órgão de trânsito arrecadador.

A Portaria DENATRAN nº 95, de 28 de julho de 2015, estabelece regras e padronização de documentos para arrecadação de multas por infração ao Código de Trânsito Brasileiro e para retenção, recolhimento e prestação de informações a respeito dos 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito destinados à conta do FUNSET. O pagamento das multas de trânsito será efetuado na rede bancária arrecadadora.

Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito para arrecadarem multas de trânsito de sua competência ou de terceiros, deverão utilizar o código de barras

padrão DENATRAN/FEBRABAN, Segmento 7 – Multa de Trânsito, que garante o repasse automático à conta do FUNSET.

Multas de trânsito arrecadadas por meio do código de barras padrão DENATRAN/FEBRABAN, Segmento 7 - Multa de Trânsito, terão 5% (cinco por cento) de seu valor retido e repassado, conforme art. 9º do Decreto nº 2.613, de 3 de junho de 1998, pela rede bancária arrecadadora à conta do FUNSET, exclusivamente por meio de GRU, via Sistema de Pagamentos Brasileiro – SPB, com uso obrigatório da mensagem TES 0034, utilizando o Código da Unidade Gestora nº 20032000001, Código de Recolhimento TES 20058, CNPJ e Nome do Órgão de Trânsito Arrecadador, conforme item 2 do Anexo III da Portaria DENATRAN nº 95, de 2015, e em cumprimento ao Decreto n.º 4.950, de 9 de janeiro de 2004, e à Instrução Normativa STN nº 2, de 22 de maio de 2009, e suas alterações posteriores.

Os demais órgãos municipais, arrecadadores de multas de trânsito de sua competência devem recolher os valores relativos à conta do FUNSET. Recolhedores de valores à conta do deverão prestar informações ao DENATRAN até o 20º (vigésimo) dia do mês subsequente ao da arrecadação, na forma disciplinada pela Portaria DENATRAN nº 95, de 2015.

A forma de organização para arrecadação das multas dependerá dos convênios celebrados entre os órgãos ou entidades executivos de trânsito em âmbito federal, estadual e municipal. Quando o sistema de processamento de dados do órgão ou entidade municipal não estiver totalmente integrado ao sistema do DETRAN, recomenda-se que o órgão ou entidade municipal crie um posto de atendimento no DETRAN. Isso evita que o órgão estadual arrecade diretamente e demore em efetuar o repasse ao município. Em alguns Estados, a cobrança é conjunta e os bancos destinam a cada órgão, automaticamente, a parte que lhe cabe.

Os valores arrecadados com as multas registradas no município devem reverter a favor do próprio município em sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação, conforme estabelece o Artigo 320 do CTB.

O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET

Conheça o FUNSET:

O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET é um fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em vigor desde 22 de janeiro de 1998, estabelece em seu artigo 320, parágrafo único, que o percentual de 5% (cinco por cento) do valor das multas de trânsito deve ser depositado mensalmente, na conta do FUNSET, criado pela Lei nº 9.602 de 21 de janeiro de 1998 e regulamentado pelo Decreto nº 2.613, de 03 de junho de 1998, dispositivos os quais estabelecem a gestão do referido fundo ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Legislação:

- Art. 320 da Lei nº 9.503/1997;
- Arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 9.602/1998;
- Decreto nº 2.613/1998 (regulamenta o art. 4º da Lei 9.602/1998);
- Resolução CONTRAN nº 619/2016;
- Portaria Denatran nº 95/2016.

Constituem recursos do FUNSET:

- O percentual de 5% das multas de trânsito arrecadadas pela União, Estados, DF e Municípios;
- e outros previstos no art. 6º da Lei nº 9.602 e no art. 3º do Decreto nº 2.613/1998.

Finalidade:

Os recursos arrecadados ao FUNSET serão aplicados conforme art. 4º do Decreto nº 2.613/1998, a saber:

I - no planejamento e na execução de programas, projetos e ações de modernização, aparelhamento e aperfeiçoamento das atividades do DENATRAN relativas à educação e segurança de trânsito;

II - para cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito no âmbito de suas atribuições;

III - na supervisão, coordenação, correição, controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

IV - na articulação entre os órgãos dos Sistemas Nacional de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, por intermédio do DENATRAN, objetivando o combate à violência no trânsito e mediante a promoção, coordenação e execução do controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;

V - na supervisão da implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito, visando à uniformidade de procedimentos para segurança e educação de trânsito;

VI - na implementação, informatização e manutenção do fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e no controle dos componentes do trânsito;

VII - na elaboração e implementação de programas de educação de trânsito, distribuição de conteúdos programáticos para a educação de trânsito e promoção e divulgação de trabalhos técnicos sobre trânsito;

VIII - na promoção da realização de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como na representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais relacionados com a segurança e educação de trânsito;

IX - na elaboração e promoção de projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, informatização, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito;

X - na organização e manutenção de modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências e os acidentes de trânsito;

XI - na implementação de acordos de cooperação com organismos internacionais com vista ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito.

As multas aplicadas com a finalidade de punir a quem transgredir a legislação de trânsito são receitas públicas orçamentárias, classificadas como outras receitas correntes e destinadas a atender, exclusivamente, as despesas públicas com sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

A Resolução Contran nº 191, de 16 de fevereiro de 2006, dispõe sobre aplicação das receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito, conforme art. 320 Código de Trânsito Brasileiro.

Considerando a necessidade de prover fundamentação apropriada para interpretação das normas sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito, conforme artigo 320 do CTB, bem como a necessidade de estabelecer instrumentos normativos pormenorizados que disciplinem a aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, foi editada a Portaria DENATRAN nº 407, de 27 de abril de 2011, que aprova a Cartilha de Aplicação de Recursos Arrecadados com a Cobrança de Multas de Trânsito, para melhor orientação dos gestores municipais.

IMPORTANTE: Incidirá sobre as multas de trânsito a alíquota de 1% prevista no artigo 8º, inciso III, da Lei nº 9.715/1998, que dispõe sobre as contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP.

O órgão e/ou entidade do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito deverá publicar, anualmente, na internet, dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação.

2.2.5 Educação

Não é tarefa fácil conceituar uma ciência tão ampla quanto à **educação**. Todas as pessoas têm sempre algo a dizer sobre educação. E isso é natural, uma vez que a educação se funde à vida humana em todos os sentidos, em todos os aspectos e em todas as situações. E não seria diferente no caso do trânsito! Incontáveis são às vezes em que se ouve (ou se fala): *que motorista mal educado; que pedestre mal educado...*

No entanto, para que as pessoas sejam *educadas* no trânsito, há muito que ser feito.

Antes de qualquer coisa, é preciso compreender que a educação não se resume na simples transmissão de informações; de fatos específicos e isolados, descontextualizados da realidade das pessoas.

A educação é um processo permanente de aquisição e de construção de **conhecimentos**, de **valores**, de **posturas** e de **atitudes**. É a partir do exercício do pensamento, da oportunidade da descoberta, da possibilidade de participar dos acontecimentos, de expressar e de manifestar sentimentos, opiniões e experiências que se constrói instrumentos de compreensão da realidade.

Nesse sentido, é extremamente importante que os profissionais que compõem o órgão ou entidade municipal de trânsito compreendam a diferença entre um trabalho educativo que (apenas) transmite informações e um trabalho educativo que favorece práticas sociais fundamentadas em valores e cria condições para o exercício pleno da cidadania, contribuindo para a construção de uma sociedade democrática e não excludente.

O objetivo da educação para o trânsito consiste em *mostrar* às pessoas como é possível, por exemplo, ajudar um deficiente visual a atravessar a rua na faixa. Neste caso, a ação educativa transcendeu *o que fazer*. Ensinou, também, *como ser* e *como conviver*. Como ser alguém que pensa e age de forma coletiva, em favor do bem comum.

É impossível ensinar *como ser* e *como conviver*, sem a participação efetiva das pessoas: crianças, jovens, adultos, idosos. Compete ao órgão ou entidade municipal de trânsito propor a participação da sociedade (*cidadania ativa*) nas questões relativas ao trânsito da cidade: o que as pessoas pensam, quais os seus anseios, quais as suas necessidades.

Para isso é preciso ir a campo, pesquisar, investigar e analisar os problemas antes de dar as soluções. As campanhas educativas de trânsito, os recursos pedagógicos, os projetos e tantas outras iniciativas a serem realizadas pelo órgão ou entidade municipal de trânsito devem se pautar em necessidades reais da população. Não se pode *achar* que a implementação de uma ação educativa é boa e está certa sem (antes) ouvir as pessoas.

O órgão ou entidade municipal deve promover a educação de trânsito para todos, entrar em contato com organizações de bairro, com o conselho municipal de educação e de saúde, com as escolas, com os grêmios estudantis, etc. Além disso, ouvir o que as pessoas têm a dizer e elaborar projetos com base em suas expectativas. Talvez seja difícil para o órgão ou entidade resolver, em curto espaço de tempo, todos os problemas levantados. No entanto, terá a oportunidade de saber que eles existem e que algo precisa ser feito.

Fazer educação para o trânsito, portanto, transcende o mero ensinamento, a mera informação. A educação para o trânsito (verdadeira) convida ao debate, à análise e à reflexão dos diversos assuntos relacionados ao direito de ir e vir.

Ao encaminhar sua prática educativa nesta direção, os profissionais que atuam na área de educação do órgão ou entidade municipal de trânsito trabalharão em consonância aos objetivos apresentados no documento da Política Nacional de Trânsito: promover a cidadania, a inclusão social, a redução das desigualdades, o fortalecimento da democracia e a valorização da vida.

O que faz?

O Capítulo VI do CTB, que trata da **educação para o trânsito**, determina, entre outros aspectos:

- A obrigatoriedade da existência de uma **coordenação educacional** em cada órgão ou entidade componente do SNT;
- A promoção de **campanhas** de caráter permanente;
- A implementação da **educação para o trânsito em todos os níveis de ensino**.

Coordenação de Educação para o Trânsito

Esta coordenação deve ser composta, preferencialmente, por profissionais de nível superior, com formação na área de ciências humanas. Quando não houver essa possibilidade, devem ser contratados profissionais de nível médio (completo) e que já possuem experiências relacionadas à área educacional. Essa equipe também precisa ser capacitada continuamente (por meio de cursos, palestras, seminários), uma vez que o tema trânsito é bastante específico e carece de estudo. Com uma equipe capacitada, a coordenação de educação poderá desenvolver e executar ações que tragam, efetivamente, resultados positivos para o município.

Por isso, a equipe deve ser composta por profissionais criativos, capazes de sensibilizar, de mobilizar e de estimular a participação de crianças, jovens, adultos e idosos em todas as ações a serem implementadas.

Caso o órgão ou entidade municipal de trânsito não tenha condições de formar uma equipe na área de educação, em decorrência de sua estrutura, é possível firmar um convênio com a Secretaria de Educação do município ou com as secretarias de outros municípios que já desenvolvam trabalhos relacionados à educação para o trânsito. Esse convênio facilitará o acesso às escolas municipais de educação infantil, de ensino fundamental e de ensino médio.

Campanhas educativas

Teoricamente, uma campanha educativa exige planejamento detalhado e a utilização de diferentes mídias: TV, rádio, outdoors, jornais, etc. para atingir o mesmo objetivo.

Alguns órgãos ou entidades de trânsito possuem uma assessoria de comunicação, responsável pela produção de campanhas. Entretanto, cabe a equipe de educação criar as campanhas, de acordo com as necessidades detectadas, analisar tecnicamente todo o material produzido e avaliar seu conteúdo. É muito importante que a equipe acompanhe todo esse processo, a fim de que as campanhas possam trazer mensagens positivas e adequadas aos diferentes públicos-alvo.

A eficiência de uma campanha deve-se, também, à eficiência de uma pesquisa junto à população para detectar seus anseios, suas necessidades, suas expectativas em relação ao trânsito. Esses dados servirão como suporte para melhor alcançar o objetivo da campanha e identificar qual o meio de comunicação mais adequado.

As campanhas de trânsito devem considerar dois aspectos importantes: a **continuidade** e a **avaliação de resultado**.

É fundamental um trabalho constante e permanente. Vem daí a necessidade de refletir sobre os meios a serem utilizados. A avaliação de resultados consiste em medir o impacto das campanhas e avaliar as mudanças de comportamento ocorridas. A partir dessa avaliação será possível identificar as possíveis falhas e realizar ajustes e correções.

Caso o órgão ou entidade de trânsito do município não disponha de recursos financeiros para a realização de campanhas utilizando mídias, basta usar a criatividade e colocar sua equipe de educação nas ruas – corpo a corpo – com a população. A promoção de eventos (palestras, passeios ciclísticos, teatros etc.) também são excelentes recursos.

Mas é sempre bom lembrar que a *melhor campanha* é o trabalho de qualidade realizado pelo órgão ou entidade de trânsito. Quando a população participa do processo de gestão do trânsito; quando vê a

execução de obras de engenharia; quando é orientada pelo agente municipal de trânsito; quando é informada sobre as ações do órgão ou da entidade; quando sente que há interesse em resolver os problemas, torna-se uma fiel parceira do órgão ou entidade de trânsito na busca de melhorias para o trânsito da cidade.

Educação para o Trânsito nas escolas

O Artigo 76 do CTB estabelece que:

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

- I – a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;**
- II – a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;**
- III – a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;**
- IV – a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.**

Para que este artigo seja cumprido integralmente é necessário que a equipe da coordenação de trânsito esteja muito bem preparada e fundamentada. Por isso, deve estudar com profundidade os princípios que regem a educação brasileira, uma vez que exercerá a função de mediadora entre o órgão ou entidade municipal de trânsito e a escola.

Implementar o trânsito como prática educativa cotidiana nas escolas é um grande desafio para o órgão ou entidade municipal de trânsito. Esse trabalho requer muito estudo, fundamentação e a elaboração de um projeto sério: objetivos bem definidos, recursos educativos de qualidade, acompanhamento e avaliação permanentes.

Entretanto, outras ações podem ser desenvolvidas com sucesso, por exemplo:

- **Encontros de professores:** seminários, oficinas, etc., que sensibilizem e incentivem os educadores para o desenvolvimento de atividades relacionadas ao trânsito na escola;
- **Espectáculos teatrais:** peças de teatro bem montadas, com textos adequados às diferentes faixas etárias, com espaço para debate ao final da peça;
- **Sessões de vídeo:** a apresentação de programas educativos que abordem valores e gerem debates entre os alunos;
- **Oficinas com alunos:** a apresentação de pesquisas e de outros trabalhos produzidos pelos alunos;
- **Encontros com pais, alunos e comunidade:** a promoção de eventos com o objetivo de debater questões relacionadas ao trânsito.
- **Hora do conto:** a equipe de educação pode utilizar a literatura para realizar horas do conto nas escolas e depois promover debates. Essa atividade também pode ser realizada com adultos, porque quando um texto é bom, é bom para qualquer idade.
- **Concursos literários:** a realização de concursos capazes de estimular a produção de contos, de poesias e de histórias que envolvam temas relacionados ao trânsito da cidade.

Esses são apenas alguns exemplos. A equipe de educação pode criar uma série de outras ações educativas a partir das necessidades e das expectativas dos professores, dos alunos, dos pais dos alunos, enfim, de todas as pessoas que compõem o universo escolar.

Educação de Trânsito para todos

O órgão ou entidade municipal de trânsito deve empreender esforços no sentido de desenvolver atividades que conduzam à análise e à reflexão do comportamento humano no trânsito para todos os segmentos da sociedade. Sempre com o objetivo de reforçar atitudes de cooperação e de respeito mútuo no espaço público.

- **Para funcionários de empresas:** aproveitar as Semanas Internas de Prevenção de Acidentes (SIPAT), obrigatórias nas empresas, para ministrar palestras, promover debates, distribuir materiais (que podem ser financiados pelas empresas) e analisá-los com os funcionários.
- **Para condutores de categorias específicas:** oferecer cursos de direção defensiva aos condutores de transporte coletivo, de táxi, motociclistas, entre outros por meio de parcerias firmadas com as empresas que prestam estes serviços.
- **Para ciclistas:** oferecer palestras, passeios ciclísticos e outras atividades que possam auxiliar em sua segurança.
- **Para os funcionários do órgão ou entidade municipal de trânsito:** reunir as equipes de engenharia, de fiscalização, de operação que trabalham no órgão ou na entidade, promovendo grupos de estudo. Os agentes também podem ser beneficiados com o trabalho da educação por meio de cursos de reciclagem. Os motoristas, que trabalham no órgão ou entidade, devem ser capacitados permanentemente, pois devem servir como *modelo* aos demais motoristas.

O que quer dizer?

A área da educação possui conceitos difíceis para serem explicados sucintamente.

A seguir, serão explicitados alguns termos frequentemente utilizados quando se aborda educação.

- **Currículo:** a palavra *currículo* pode ser entendida como o conjunto das disciplinas escolares ou, ainda, como a exposição dos conteúdos a serem trabalhados em cada disciplina. Porém, a concepção do termo currículo, na educação brasileira atual, vai além da simples enumeração dos conteúdos referentes às áreas do conhecimento (disciplinas). O currículo está expresso em princípios e metas que devem nortear o projeto pedagógico da escola.
- **Interdisciplinar:** a interdisciplinaridade é o trabalho de integração profunda entre as diferentes áreas do conhecimento. Estas áreas não aparecem de forma fragmentada e compartimentada, esquematizadas em conteúdos produzidos fora da realidade dos alunos. Para que a interdisciplinaridade aconteça é necessário que os profissionais estejam preparados para estabelecer uma relação de troca de experiências. Devem estar sempre abertos ao diálogo e ao planejamento cooperativo. É um trabalho, sobretudo, de parceria.
- **Multidisciplinar:** termo que pode ser utilizado quando há integração de diferentes conteúdos de uma mesma disciplina. Neste caso, é possível citar o professor de ciências que trata dos temas água, ar e solo, integrando-os ao contexto, por exemplo, do meio ambiente. Os três conteúdos não são apresentados de forma estanque e compartimentada. Entretanto, não há integração entre as disciplinas. Cada uma das disciplinas possui objetivos próprios.
- **Temas Transversais:** os temas transversais não são novas disciplinas. São conteúdos educacionais – fundamentados em aspectos da vida social – que *transpassam* pelas disciplinas escolares. Portanto, o

professor(a) não vai dar “aulas de ética” ou “aulas de meio ambiente” (muito menos “aulas de trânsito”!). Ele(a) vai inserir, em sua aula, atividades que favoreçam a análise e a reflexão sobre esses temas, a fim de que os alunos realizem sua própria aprendizagem e traduzam em comportamentos os conhecimentos que construírem.

2.3 JARI

A criação de (pelo menos) uma JARI, vinculada ao órgão ou entidade executivo de trânsito municipal, é obrigatória. Isso porque as pessoas têm o direito de recorrer contra as penalidades impostas pela autoridade de trânsito.

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) é um colegiado formado para julgar os recursos das multas municipais em primeira instância. A JARI pode ser criada por lei ou por decreto municipal e seus membros devem ser nomeados pelo respectivo chefe do Poder Executivo, facultada a delegação. Os nomes dos membros devem ser encaminhados ao Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) para ciência.

Conforme o CTB:

Art. 17. Compete às JARI:

- I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;
- III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

**A Resolução n. 357/2010 do CONTRAN estabelece as Diretrizes para a
Elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de
Recursos de Infrações – JARI.**

**Diretrizes para a Elaboração do Regimento Interno das Juntas
Administrativas de Recursos de Infrações – JARI**

1. Introdução

1.1. De acordo com a competência que lhe atribui o inciso VI do art. 12 da Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN estabelece as diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI.

2. Da Natureza e Finalidade das JARI

2.1. As JARI são órgãos colegiados, componentes do Sistema Nacional de Trânsito, responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários.

2.2. Haverá, junto a cada órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, uma quantidade de JARI necessária para julgar, dentro do prazo legal, os recursos interpostos.

2.3. Sempre que funcionar mais de uma JARI junto ao órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário, deverá ser nomeado um coordenador.

2.4. As JARI funcionarão junto:

2.4.a. aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União e à Polícia Rodoviária Federal;

2.4.b. aos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários dos Estados e do Distrito Federal;

2.4.c. aos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários dos Municípios.

3. Da Competência das JARI

3.1. Compete às JARI:

3.1.a. julgar os recursos interpostos pelos infratores;

3.1.b. solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

3.1.c. encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações, apontados em recursos e que se repitam sistematicamente.

4. Da Composição das JARI

4.1. A JARI, órgão colegiado, terá, no mínimo, três integrantes, obedecendo-se aos seguintes critérios para a sua composição:

4.1.a. um integrante com conhecimento na área de trânsito com, no mínimo, nível médio de escolaridade;

4.1.a.1. excepcionalmente, na impossibilidade de se compor o colegiado por comprovado desinteresse do integrante estabelecido no item 4.1.a, ou quando indicado, injustificadamente, não comparecer à sessão de julgamento, deverá ser observado o disposto no item 7.3, e substituído por um servidor público habilitado integrante de órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito, que poderá compor o Colegiado pelo tempo restante do mandato;

4.1.a.2. representante servidor do órgão ou entidade que impôs a penalidade;

4.1.b. representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito;

4.1.b.1. excepcionalmente, na impossibilidade de se compor o colegiado por inexistência de entidades representativas da sociedade ligada à área de trânsito ou por comprovado desinteresse dessas entidades na indicação de representante, ou quando indicado, injustificadamente, não comparece à sessão de julgamento deverá ser observado o disposto no item 7.3, e substituído por um servidor público habilitado integrante de órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito, que poderá compor o Colegiado pelo tempo restante do mandato;

4.1.b.2. o presidente poderá ser qualquer um dos integrantes do colegiado, a critério da autoridade competente para designá-los;

4.1.b.3. é facultada a suplência;

4.1.c. é vedado ao integrante das JARI compor o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN ou o Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE.

5. Dos Impedimentos

5.1. O Regimento Interno das JARI poderá prever impedimentos para aqueles que pretendam integrá-las, dentre outros, os relacionados:

5.1.a. à idoneidade;

5.1.b. estar cumprindo ou ter cumprido penalidade da suspensão do direito de dirigir, cassação da habilitação ou proibição de obter o documento de habilitação, até 12 (doze) meses do fim do prazo da penalidade;

5.1.c. ao julgamento do recurso, quando tiver lavrado o Auto de Infração.

6. Da Nomeação dos Integrantes das JARI

6.1. A nomeação dos integrantes das JARI que funcionam junto aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União e junto à Polícia Rodoviária Federal será efetuada pelo Secretário Executivo do Ministério ao qual o órgão ou entidade estiver subordinado, facultada a delegação.

6.2. A nomeação dos integrantes das JARI que funcionam junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito ou rodoviários estaduais e municipais será feita pelo respectivo chefe do Poder Executivo, facultada a delegação.

7. Do Mandato dos membros das JARI

7.1. O mandato será, no mínimo, de um ano e, no máximo, de dois anos.

7.2. O Regimento Interno poderá prever a recondução dos integrantes da JARI por períodos sucessivos.

7.3 Perderá o mandato e será substituído o membro que, durante o mandato, tiver:

7.3a três faltas injustificadas em três reuniões consecutivas;

7.3b quatro faltas injustificadas em quatro reuniões intercaladas.

8. Dos deveres das JARI

8.1. O funcionamento das JARI obedecerá ao seu Regimento Interno.

8.2. A JARI poderá abrir a sessão e deliberar com a maioria simples de seus integrantes, respeitada, obrigatoriamente, a presença do presidente ou seu suplente.

8.3. As decisões das JARI deverão ser fundamentadas e aprovadas por maioria simples de votos, dando-se a devida publicidade.

9. Dos deveres dos Órgãos e Entidades de Trânsito

9.1. O Regimento Interno deverá ser encaminhado para conhecimento e cadastro:

9.1.a. ao DENATRAN, em se tratando de órgãos ou entidades executivos rodoviários da União e da Polícia Rodoviária Federal;

9.1.b. aos respectivos CETRAN, em se tratando de órgãos ou entidades executivos de trânsito ou rodoviários estaduais e municipais ou ao CONTRANDIFE, se do Distrito Federal.

9.2. Caberá ao órgão ou entidade junto ao qual funcione as JARI prestar apoio técnico, administrativo e financeiro de forma a garantir seu pleno funcionamento.

Após a breve explanação sobre as ações a serem desenvolvidas pela engenharia, pela fiscalização e pela educação no órgão ou entidade executivo de trânsito municipal, é preciso ressaltar, mais uma vez, que todas as áreas possuem o mesmo grau de importância.

Para que a gestão do trânsito municipal obtenha resultados positivos, é preciso haver o **equilíbrio entre as ações da engenharia, da fiscalização e da educação**, sem que uma prevaleça sobre a outra.

E para finalizar é importante reforçar que...

O órgão ou entidade executivo municipal de trânsito é, acima de tudo, o administrador da preservação da vida das pessoas. Por meio dos serviços prestados, garantirá o atendimento das necessidades da população e poderá, inclusive, desenvolver ações preventivas.

Todavia, só será possível tomar medidas preventivas se dois aspectos, de fundamental importância, forem considerados pela autoridade municipal de trânsito:

- **participação ativa da população nas questões relativas ao trânsito da cidade;**
- **coordenação e integração das áreas que compõem a estrutura do órgão ou da entidade.**

As pessoas que vivem nas cidades devem ser ouvidas, consideradas e convidadas a participar dos debates e das decisões do órgão ou entidade de trânsito. Para tanto, é necessário que a autoridade de trânsito municipal proponha a participação da sociedade nas questões relativas ao trânsito da cidade.

As ações das áreas que compõem o órgão ou entidade precisam seguir a política (diretrizes, objetivos e prioridades) definida para o trabalho com o trânsito do município. Isso demonstra coerência, evita dispersão de recursos (e tempo) com uma ação *desconectada* das demais a serem implementadas pelo órgão ou pela entidade.

Além da coordenação entre as áreas, é de fundamental importância haver, também, a integração do órgão ou entidade de trânsito com outros órgãos municipais (secretarias de obras, de transportes, de educação etc.) e com os demais órgãos e entidades que compõem o SNT.

É imprescindível que a autoridade de trânsito do município possa intercambiar ideias e experiências com diversos órgãos da administração pública e com outras representações da sociedade. Assim, certamente, poderá prestar seus serviços de forma mais consciente, receber auxílio quando for necessário e, da mesma forma, contribuir com sua experiência quando for solicitado.

3. Anexo 1: Dúvidas recorrentes

A partir de agora, você encontrará uma seleção de dúvidas recorrentes quanto à municipalização do trânsito.

1. Integrar o município ao SNT é uma opção ou uma obrigação?

É uma obrigação prevista no CTB. No artigo 24, encontram-se dispostas as competências relativas ao órgão ou entidade executivo de trânsito do município. Portanto, se o município não criar uma estrutura para organizar o trânsito, estará descumprindo uma lei federal.

2. Qual a importância da integração do município ao SNT?

Ao municipalizar o trânsito, o administrador municipal terá condições de atender de forma direta as necessidades da população, proporcionando a todas as pessoas um trânsito cidadão e uma melhor qualidade de vida.

3. Como proceder para integrar o município ao SNT?

Conhecer a legislação de trânsito vigente é o primeiro passo para a integração. Assim, será possível definir uma política de trânsito ideal para a cidade. É fundamental, portanto, determinar estrutura do órgão ou entidade no qual funcionará o órgão executivo de trânsito.

4. Qual a documentação deve ser encaminhada ao CETRAN para integrar o município ao SNT e em quais condições o órgão de trânsito deve funcionar?

Nesse caso, a resolução a ser seguida é de nº 560/2015. Integram o Sistema Nacional de Trânsito - SNT os órgãos e entidades

municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo de:

- I - engenharia de tráfego;
- II - fiscalização e operação de trânsito;
- III - educação de trânsito;
- IV - coleta, controle e análise estatística de trânsito, e,
- V - Junta Administrativa de Recurso de Infração – JARI.

No artigo 3º da Resolução, afirma que disponibilizadas as condições estabelecidas no artigo anterior 2º, o município encaminhará ao respectivo o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, os seguintes dados de cadastros e documentação:

- I – denominação do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário, fazendo juntar cópia da legislação de sua constituição;
- II – identificação e qualificação das Autoridades de Trânsito e/ou Rodoviária municipal, fazendo juntar cópia do ato de nomeação;
- III – cópias da legislação de constituição da JARI, de seu Regimento e sua composição;
- IV – endereço, telefones, fac-símile e *e-mail* do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário.

É importante que qualquer alteração ocorrida nos dados cadastrais mencionados neste artigo deverá ser comunicado no prazo máximo de 30 dias ao CETRAN, que por sua vez encaminhará alteração ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN em igual prazo.

O CETRAN, com suporte dos órgãos do SNT do estado, promoverá a inspeção técnica no órgão municipal, objetivando verificar os itens necessários para a integração. Após isso, o CETRAN poderá emitir Certificado de Conformidade do município para DENATRAN, que publicará a Portaria de Integração.

5. Quem pode ser autoridade de trânsito?

Pessoa física com conhecimentos na área de trânsito, nomeado pelo Prefeito. O representante da JARI não pode ocupar esse cargo.

6. O que é a JARI? Para que serve?

É um colegiado responsável pelo julgamento das multas aplicadas pelo órgão executivo de trânsito, que funciona vinculado ao órgão de trânsito. A criação da JARI é indispensável, pois todas as pessoas têm o direito de recorrer contra as penalidades aplicadas, caso não concordem.

7. Como deve ser a estrutura de um órgão de trânsito municipal?

O órgão de trânsito municipal pode atuar a partir da (re)adequação de outros órgãos já existentes ou, então, deve ser criado um novo órgão por legislação específica. O órgão de trânsito municipal deverá dispor de mecanismos legais para o exercício das atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatísticas.

O tamanho e a estrutura do órgão deve ser proporcional ao tamanho da cidade, da frota e da população. Pode, portanto ser uma nova secretaria, um departamento na estrutura de uma secretaria já existente ou, ainda, uma autarquia.

8. Quais são os recursos destinados ao trânsito municipal?

Uma parte dos recursos deve vir do orçamento municipal. As outras fontes, por exemplo, são provenientes de arrecadação de multas registradas no município e da receita dos estacionamentos rotativos regulamentado pelo órgão de trânsito do município

9. É possível firmar convênios com outros órgãos de trânsito?

Sim. O CTB prevê, no artigo 25, que os órgãos do SNT podem celebrar convênios com outros órgãos/entidades do SNT.

10. Que tipos de convênios o órgão de trânsito do município pode celebrar?

Existem várias modalidades:

1. com o governo do estado, por meio do DETRAN, para cessão do cadastro de veículos e proprietários;
2. com o governo do estado ou a união, por meio dos órgãos ou entidades rodoviários, para fins de gestão dos trechos de rodovias que cortam a malha viária urbana;
3. com o governo do estado, por meio da polícia militar, para que parte de seu efetivo, devidamente capacitado e credenciado pela autoridade de trânsito municipal, exerça atividades de operação e fiscalização.

4. Anexo 2: Minutas de leis e documentos

MODELO DE OFÍCIO A SER ENVIANDO AO DENATRAN INFORMANDO QUE O MUNICÍPIO ENCONTRA-SE APTO A SER INTEGRADO AO SNT

Ofício nº (XXX)

(nome do município), (dia) de (mês) de (ano).

Ao Senhor

(Nome do Diretor do DENATRAN)

Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN

SAUS Quadra 01 Lotes 1/6 – Bloco “H” – Edifício Telemundi II – 5º andar

70070-010 – Asa Sul – Brasília – DF

Senhor Diretor,

Informamos que o Município (nome do município) encontra-se estruturado para gerir o trânsito dentro de sua circunscrição, conforme prevê o art. 24 do CTB e Resolução CONTRAN nº 560/2015, estando apto para desenvolver as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística, bem como constituir a Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

O órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário será (nome do órgão executivo municipal) e funcionará no (endereço completo com CEP), (telefone, fax), (e-mail).

Atenciosamente,

(nome do município), (dia) de (mês) de (ano).

Assinatura
PREFEITO MUNICIPAL

MODELO DE MINUTA DE LEI PARA CRIAÇÃO DO ÓRGÃO EXECUTIVO DE TRÂNSITO E DA JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÃO - JARI

Minuta de Lei nº (XXX), de (dia) de (mês) de (ano).

Dispõe sobre a criação (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário) da Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI e dá outras providências.

(nome do prefeito municipal), Prefeito Municipal de (nome do município), Estado (nome do Estado da Federação), no uso de suas atribuições legais;

Faz saber que a Câmara Municipal de (nome do município) aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado(a) na estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de (nome do município), vinculado a (nome da secretaria, caso tenha vínculo), o(a) (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário).

Art. 2º Compete ao (nome do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário):

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas na legislação, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas na legislação, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de

veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob a coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação.

Art. 3º O (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário) terá a seguinte estrutura:

- I. (nome da subdivisão) de Engenharia e Sinalização;
- II. (nome da subdivisão) de Fiscalização, Tráfego e Administração;

- III. (nome da subdivisão) de Educação de Trânsito;
- IV. (nome da subdivisão) de Controle e Análise de Estatística de Trânsito;
- V. Junta Administrativa de Recurso de Infração – JARI.

Art. 4º Ao (nome do cargo do dirigente máximo do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário) compete:

I. a administração e gestão do (nome do órgão executivo municipal de trânsito), implementando planos, programas e projetos;

II. o planejamento, projeto, regulamentação, educação e operação do trânsito dos usuários das vias públicas nos limites do município.

Art. 5º À (nome da subdivisão) de Engenharia e Sinalização compete:

I. planejar e elaborar projetos, bem como coordenar estratégias de estudos do sistema viários;

II. planejar o sistema de circulação viária do município;

III. dar início a estudos de viabilidade técnica para a implantação do projetos de trânsito;

IV. integrar-se com os diferentes órgãos públicos para estudos sobre o impacto no sistema viário para aprovação de novos projetos;

V. elaborar projetos de engenharia de tráfego, atendendo os padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, conforme normas do CONTRAN, DENATRAN e CETRAN;

VI. acompanhar a implantação dos projetos, bem como avaliar seus resultados.

Art. 6º À (nome da subdivisão) de Fiscalização, Tráfego e Administração compete:

I. administrar o controle de utilização dos talões de multa, processamentos dos autos de infração e cobranças das respectivas multas;

II. administrar as multas aplicadas por equipamentos eletrônicos;

III. controlar as áreas de operação de campo, fiscalização e administração do pátio e veículos;

IV. controlar a implantação, manutenção e durabilidade da sinalização;

V. operar em segurança nas escolas;

VI. operar em rotas alternativas;

VII. operar em travessia de pedestres e locais de emergência sem a devida sinalização;

VIII. operar a sinalização (verificação ou deficiências na sinalização).

Art. 7º À (nome da subdivisão) de Educação de Trânsito compete:

I. promover a Educação de Trânsito junto a Rede Municipal de Ensino, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito;

II. promover campanhas educativas e o funcionamento de escolas públicas de trânsito nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 8º À (nome da subdivisão) de Controle e Análise de Estatística de Trânsito compete:

I. coletar dados estatísticos para elaboração de estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

II. controlar os dados estatísticos da frota circulante do município;

III. controlar os veículos registrados e licenciados no município;

IV. elaborar estudos sobre eventos e obras que possam perturbar ou interromper a livre circulação dos usuários do sistema viário.

Art. 9º O Poder Executivo fica autorizado a repassar o correspondente a 5% (cinco por cento) da arrecadação das multas de trânsito para o fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, nos termos do parágrafo único, do art. 320, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 10º Fica criado no Município de (nome do município) uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI, responsável pelo julgamento de recursos interpostos contra a penalidade imposta pelo (nome do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário) criado nos termos desta lei, e na esfera de sua competência, (ver Resolução CONTRAN nº 357/10).

Art. 11º A JARI será composta por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo:

I. 1 (um) integrante com conhecimento na área de trânsito com, no mínimo, nível médio de escolaridade;

II. 1 (um) representante servidor do órgão ou entidade que impôs a penalidade;

III. 1 (um) representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito.

Obs.: O presidente da JARI deverá ser destacado e poderá ser qualquer dos membros.

§ 1º O presidente poderá ser qualquer um dos integrantes do colegiado, a critério da autoridade competente para designá-los;

§ 2º É facultada à suplência;

§ 3º É vedado ao integrante das JARI compor o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN ou o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE.

Art. 12º A nomeação dos integrantes das JARI que funcionam junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito e/ou rodoviários estaduais e municipais será feita pelo respectivo chefe do Poder Executivo, facultada a delegação.

§ 1º O mandato será, no mínimo, de um ano e, no máximo, de dois anos. O Regimento Interno poderá prever a recondução dos integrantes da JARI por períodos sucessivos.

Art. 13º A JARI deverá informar ao Conselho Estadual de Trânsito (CETRAN) a sua composição e encaminhará o seu regimento interno, observada a Resolução CONTRAN 357/10, que estabelece as diretrizes para elaboração do regimento interno da JARI.

Art. 14º Fica o Poder Executivo autorizado a firmar convênios com a União, Estados, Municípios, órgãos e demais entidades públicas e privadas, objetivando a perfeita aplicação desta lei.

Art. 15º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

(nome do município), (dia) de (mês) de (ano).

Assinatura
PREFEITO MUNICIPAL

**MINUTA DE DECRETO PARA APROVAÇÃO DO REGIMENTO INTERNO DAS
JUNTAS ADMINISTRATIVAS DE RECURSOS DE INFRAÇÕES – JARI**

Minuta de Decreto nº (XXX), de (dia) de (mês) de (ano)

Aprova o Regimento Interno das
Juntas Administrativas de Recursos
de Infrações – JARI.

(nome do prefeito municipal), Prefeito Municipal de (nome do município), Estado (nome do Estado da Federação), no uso de duas atribuições legais;

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado o Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, integrante do presente Decreto.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

(nome do município), (dia) de (mês) de (ano).

Assinatura
PREFEITO MUNICIPAL

MINUTA DE REGIMENTO INTERNO DA JUNTA ADMINISTRATIVA DE
RECURSOS DE INFRAÇÕES

CAPÍTULO I
Das Disposições Preliminares

Art. 1. A Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI, funcionará junto ao (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário), cabendo-lhe julgar recursos das penalidades impostas por inobservância de preceitos do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e demais normas legais atinentes ao trânsito.

CAPÍTULO II
Das Competências e Atribuições

Art. 2. Compete à JARI:

- I. analisar e julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- II. solicitar ao (nome do órgão municipal executivo de trânsito), quando necessário, informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma análise mais completa da situação recorrida;
- III. encaminhar ao (nome do órgão municipal executivo de trânsito), informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos que se repitam sistematicamente.

CAPÍTULO III
Da composição da JARI

Art. 3. De acordo com a Resolução do CONTRAN n. 357/2010, a JARI, órgão colegiado, terá, no mínimo, três integrantes, obedecendo-se aos seguintes critérios para sua composição:

I. 1 (um) integrante com conhecimento na área de trânsito com, no mínimo, nível médio de escolaridade;

a) excepcionalmente, na impossibilidade de se compor o colegiado por comprovado desinteresse do integrante estabelecido no item 4.1a (Res. 357/2010), ou quando indicado, injustificadamente, não comparecer à sessão de julgamento, deverá ser observado o disposto no item 7.3 (da Res. 357/2010), e substituído por um servidor público habilitado integrante de órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito, que poderá compor o Colegiado pelo tempo restante do mandato.

II. 1 (um) representante servidor do órgão ou entidade que impôs a penalidade.

III. 1 (um) representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito.

a) excepcionalmente, na impossibilidade de se compor o colegiado por inexistência de entidades representativas da sociedade ligada à área de trânsito ou por comprovado desinteresse dessas entidades na indicação de representante, ou quando indicado, injustificadamente, não comparecer à sessão de julgamento deverá ser observado o disposto no item 7.3 (da Res. 357/2010), e substituído por um servidor público habilitado integrante de órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito, que poderá compor o Colegiado pelo tempo restante do mandato.

b) o presidente poderá ser qualquer um dos integrantes do colegiado, a critério da autoridade competente para designá-los;

c) é facultada a suplência;

d) é vedado ao integrante da JARI compor o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE.

e) é vedado ao integrante da JARI compor o Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE.

Obs.: O presidente da JARI deverá ser destacado e poderá ser qualquer dos membros.

Art. 4. A nomeação dos integrantes das JARI que funcionam junto aos órgãos e entidades executivos de trânsito e/ou rodoviários estaduais e municipais será feita pelo respectivo chefe do Poder Executivo, facultada a delegação.

§ 1º O mandato será, no mínimo, de um ano, no máximo, de dois anos. O Regimento Interno poderá prevê a recondução dos integrantes da JARI por períodos sucessivos.

§ 2º Perderá mandato e será substituído o membro que, durante o mandato, tiver:

- a) três faltas injustificadas em três reuniões consecutivos;
- b) quatro faltas injustificadas em quatro reuniões intercaladas.

Art. 5. O Regimento interno deverá ser encaminhado para conhecimento e cadastro: ao DENATRAN, em se tratando de órgãos ou entidades executivos rodoviários da União e da Polícia Rodoviária Federal e aos respectivos CETRAN, em se tratando de órgãos ou entidades executivos de trânsito ou rodoviários estaduais e municipais ou ao CONTRANDIFE, se do Distrito Federal, observada a Resolução do Contran nº 357/10, que estabelece as diretrizes para elaboração do regimento interno da JARI.

Art. 6. Ocorrendo fato gerador de incompatibilidade ou impedimento, o (nome do órgão municipal executivo de trânsito) adotará providência cabíveis para tornar sem efeito ou cessar a designação de membros (e suplentes) da JARI, garantindo o direito de defesa dos atingidos pelo ato.

Art. 7. Não poderão fazer parte da JARI:

- I. aquele que estiver cumprindo ou ter cumprido penalidade da suspensão do direito de dirigir, cassação da habilitação ou proibição de obter o documento de habilitação, até 12 (doze) meses do fim do prazo da penalidade;
- II. aqueles do julgamento do recurso, quando tiverem lavrado o Auto de Infração;
- III. condenados criminalmente por sentença transitada em julgado;
- IV. membros e assessores do CETRAN;
- V. pessoas cujos serviços, atividades ou funções profissionais estejam relacionadas com Autoescolas e Despachantes;
- VI. agentes de autoridade de trânsito, enquanto no exercício dessa atividade;
- VII. pessoas que tenham tido suspenso seu direito de dirigir ou a cassação de documento de habilitação, previstos no CTB;
- VIII. a própria autoridade de trânsito municipal.

CAPÍTULO IV

Das atribuições dos membros da JARI

Art. 8. São atribuições ao presidente da JARI:

- I. convocar, presidir, suspender e encerrar reuniões;
- II. solicitar às autoridades competentes a remessa de documentos e informações sempre que necessário aos exames e deliberações da JARI;
- III. convocar os suplentes para eventuais substituições dos titulares;
- IV. resolver questões de ordem, apurar votos e consignar, por escrito, no processo, o resultado do julgamento;
- V. comunicar à autoridade de trânsito os julgamentos proferidos nos recursos;
- VI. assinar atas de reuniões;
- VII. fazer constar nas atas a justificativa das ausências às reuniões.

Art. 9. São atribuições aos membros:

- I. comparecer às sessões de julgamento e às convocadas pelo Presidente da JARI ou, quando for o caso, pela Coordenação da JARI;
- II. justificar as eventuais ausências;
- III. relatar, por escrito, matéria que lhe for distribuída, fundamentado o voto;
- IV. discutir a matéria apresentada pelos demais relatores, justificando o voto quando for vencido;
- V. solicitar à presidência a convocação de reuniões extraordinárias da JARI para apreciação de assunto relevante, bem como apresentar sugestões objetivando a boa ordem dos julgamentos e o correto procedimento dos recursos;
- VI. comunicar ao Presidente da JARI, com antecedência mínima de 15 dias, o início de suas férias ou ausência prolongada, a fim de possibilitar a convocação de seu suplente, sem prejuízo do normal funcionamento da JARI;
- VII. solicitar informações ou diligências sobre matéria pendente de julgamento, quando for o caso.

CAPÍTULO V Das Reuniões

Art. 10. As reuniões das JARI serão realizadas no mínimo uma vez por semana, para apreciação da pauta a ser discutida.

Art. 11. A JARI poderá abrir a sessão e deliberar com a maioria simples de seus integrantes, respeitada, obrigatoriamente, a presença do presidente ou seu suplente.

Parágrafo único. Mesmo sem número para deliberação será registrada a presença dos que comparecerem.

Art. 12. As decisões das JARI deverão ser fundamentadas e aprovadas por maioria simples de votos dando-se a devida publicidade.

Art. 13. As reuniões obedecerão à seguinte ordem:

- I. abertura;
- II. leitura, discussão e aprovação da ata reunião anterior;
- III. apreciação dos recursos preparados;
- IV. apresentação de sugestões ou proposições sobre assuntos relacionados com a JARI;
- V. encerramento.

Art. 14. Os recursos apresentados a JARI deverão ser distribuídos equitativamente aos seus três membros, para análise e elaboração de relatório.

Art. 15. Os recursos serão julgados em ordem cronológica de ingresso na JARI.

Art. 16. Não será admitida a sustentação oral do recurso do julgamento.

CAPÍTULO VI Do Suporte Administrativo

Art. 17. A JARI disporá de um Secretário a quem cabe especialmente:

- I. secretariar as reuniões da JARI;
- II. preparar os processos, para distribuição aos membros relatores, pelo Presidente;
- III. manter atualizado o arquivo, inclusive as decisões, para coerência dos julgamentos estatísticas e relatórios;
- IV. lavrar as atas das reuniões e subscrever os atos e termos do processo;
- V. requisitar e controlar o material permanente e de consumo da JARI providenciando o que for necessário;
- VI. verificar o ordenamento dos processos com os documentos oferecidos pelas partes ou aqueles requisitados pela JARI, numerando e rubricando as folhas incorporadas ao mesmo;
- VII. prestar os demais serviços de apoio administrativo aos membros JARI.

CAPÍTULO VII Dos Recursos

Art.18. O recurso será interposto perante a autoridade recorrida.

Art. 19. O recurso não terá efeito suspensivo, salvo nos casos previstos no parágrafo 3º do art. 285 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 20. A cada penalidade caberá, isoladamente, um recurso cuja petição deverá conter:

I. qualificação do recorrente, endereço completo e, quando possível, o telefone;

II. dados referentes à penalidade, constantes da notificação ou documento fornecido pelo (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário);

III. características do veículo, extraídas do Certificado Registro e Licenciamento do Veículo – CRVL ou Auto de Infração de Trânsito – AIT, se este entregue no ato da sua lavratura ou remetido pela repartição ao infrator;

IV. exposição dos fatos e fundamentos do pedido;

V. documentos que comprovem o alegado ou que possam esclarecer o julgamento do recurso.

Art. 21. A apresentação do recurso dar-se-á junto ao órgão que aplicou a penalidade.

§ 1º Para os recursos encaminhados por via postal serão observadas as mesmas formalidades previstas acima;

§ 2ºA remessa pelo Correio, mediante porte simples, não assegurará ao interessado qualquer direito de conhecimento do recurso.

Art. 22. O Órgão que receber o recurso deverá:

I. examinar se os documentos mencionados na petição estão efetivamente juntados, certificando nos casos contrários;

- II. verificar se o destinatário da petição é a autoridade recorrida;
- III. observar se a petição se refere a uma única penalidade;
- IV. fornecer ao interessado, protocolo de apresentação do recurso, exceto no caso de remessa postal ou telegráfica, cujo comprovante será o carimbo de repartição do Correio;

Art. 24. O (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário) deverá dar à JARI todas as informações necessárias ao julgamento dos recursos, permitindo aos seus membros, se for o caso, consultar registros e arquivos relacionados com o objeto.

Art. 25. A qualquer tempo, de ofício ou por representação de interessado, o (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário) examinará o funcionamento da JARI e se o órgão está observando a legislação de trânsito vigente, bem como as obrigações deste Regimento.

Art. 26. A função de membro da JARI é considerada de relevante valor para Administração Pública. **(Obs.: Este artigo deve ser adequado conforme estabelecido pelo Município no que diz respeito à remuneração dos membros titulares e suplentes da JARI).**

Art. 27 O depósito prévio das multas obedecerá a normas fixadas pela Fazenda Pública, ficando assegurada a sua pronta devolução no caso de provimento do recurso, de preferência mediante crédito em conta bancária indicada pelo recorrente.

Art. 28. Caberá ao órgão ou entidade junto ao (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário) no qual funcione a JARI prestar apoio técnico, administrativo e financeiro de forma a garantir seu pleno funcionamento.

Art. 29. A JARI seguirá, quanto ao julgamento das autuações e penalidades, o disposto na Seção II, do Capítulo XVIII, do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 30. Os casos omissos neste Regimento serão resolvidos pelo (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário).

(nome do município), (dia) de (mês) de (ano).

Assinatura
PREFEITO MUNICIPAL

MINUTA DE PORTARIA PARA NOMEAÇÃO DA AUTORIDADE MUNICIPAL
DE TRÂNSITO

Minuta de Portaria nº (XXX), de (dia) de (mês) de (ano).

Nomeia a autoridade municipal de trânsito.

(nome do prefeito municipal), Prefeito Municipal de (nome do município), Estado (nome do Estado da Federação), no uso de suas atribuições legais,

Considerando o disposto na Lei Federal nº 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando a competência atribuída aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais para executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis.

RESOLVE:

Art. 1º Fica nomeado (nome), responsável pelo (nome do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário), como autoridade municipal de trânsito.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta Portaria correrão por conta das dotações próprias da Prefeitura Municipal.

Art. 3º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições e contrário.

(nome do município), (dia) de (mês) de (ano).

Assinatura
PREFEITO MUNICIPAL

MINUTA DE PORTARIA PARA NOMEAÇÃO DOS MEMBROS DA JARI

Minuta de Portaria nº (XXX), de (dia) de (mês) de (ano).

Dispõe sobre a nomeação dos membros da junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI e dá outras providências.

(nome do prefeito municipal), Prefeito Municipal de (nome do município), Estado (nome do Estado da Federação), no uso de suas atribuições legais,

RESOLVE:

Art. 1º Ficam nomeados os seguintes membros para constituição da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI:

- I. (nome do representante com conhecimento na área de trânsito)
- (nome do suplente)
- II. (nome do representante do órgão municipal executivo de trânsito e/ou rodoviário)
- (nome do suplente do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário)
- III. (nome do representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito)
- (nome do suplente de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito)

Art. 2º O presidente da JARI será o representante (nome do representante).

Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta Portaria correrão por conta das dotações próprias da prefeitura Municipal.

Art. 4º Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

(nome do município), (dia) de (mês) de (ano).

Assinatura
PREFEITO MUNICIPAL

5. Anexo 3: Formulário

Preenchimento obrigatório

1. Município/UF

2. Nome do Prefeito

3. Endereço da Prefeitura (Informar obrigatoriamente CEP, RUA, ANDAR e SALA)

4. Telefone/Fax da prefeitura

5. Endereço eletrônico/*site* da prefeitura

6. Órgão/Entidade de Trânsito (nome)

7. População do Município

8. Frota do Município

9. Legislação de criação do Órgão/Entidade de Trânsito (Citar o artigo)

10. Endereço do Órgão/Entidade de Trânsito (Informar obrigatoriamente o CEP, RUA, ANDAR e SALA)

11. Telefone/Fax do Órgão/Entidade de Trânsito

12. Endereço eletrônico/site do Órgão/Entidade de Trânsito

13. Nome da autoridade de Trânsito

14. Nome do cargo ocupado pela autoridade de trânsito

15. Legislação de criação JARI (Citar artigo)

16. Regimento Interno da JARI (Legislação/Citar artigo) - Verificar a Resolução 357/2010 para as Diretrizes de Elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI

17. Nome do Presidente da JARI (Verificar a Resolução 357/2010)

18. Membros da JARI

1 (um) integrante com conhecimento na área de trânsito com, no mínimo, nível médio de escolaridade:

1 (um) representante servidor do órgão ou entidade que impôs a penalidade:

1 (um) representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito:

19. Laudo de Inspeção/Certificado de Conformidade emitido pelo CETRAN

Arquivo anexado

SIM Não

20. Legislação de criação do Órgão/Entidade de Trânsito

Arquivo anexado

SIM Não

21. Legislação de criação da JARI

Arquivo anexado

SIM Não

22. Regimento da JARI

Arquivo anexado

SIM Não

23. Ato de nomeação do Presidente da JARI e dos membros

Arquivo anexado

SIM Não

24. Ato de nomeação da autoridade de trânsito

Arquivo anexado

SIM Não

25. As áreas de engenharia, educação, fiscalização e operação, educação e estatística foram devidamente contempladas.

SIM Não

6. Referências

Obras de referência

AFFONSO, Nazareno S., BADINI, Cristiana e GOUVEIA, Fátima (orgs.). *Mobilidade e Cidadania*. São Paulo: ANTP, 2003.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. *O que é educação*. São Paulo: Brasiliense, 1981 (Coleção primeiros passos, v. 20).

BUFFA, Ester; ARROYO, Miguel; NOSELLA, Paolo. *Educação e Cidadania: quem educa o cidadão?* São Paulo: Cortez, 1987 (Coleção polêmicas do nosso tempo, v. 23).

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1999 (Série princípios).

FILIPOUSKI, Mariza Ribeiro et al. (org.). *Trânsito e educação: itinerários pedagógicos*. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

GOLD, Philip A. *Segurança de trânsito: aplicações de engenharia para reduzir para reduzir acidentes*. EUA: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 1998.

KOHLSDORF, Maria Elaine. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.

MACHADO, Nilson José. *Cidadania e educação*. São Paulo: Escrituras, 2001 (Coleção ensaios transversais).

MELLO, Guiomar Namó de. *Ofício de Professor: aprender mais para ensinar melhor*. São Paulo: Fundação Victor Civita, 2002, v. 8.

MOTTA, Marco Antônio Vivas. *Trânsito e Transporte Público Urbano no Brasil*. Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2000.

RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem*. Brasília: ABDETRAN, 2000.

ROLNICK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995 (Coleção primeiros passos, v. 203).

VALLS, Álvaro L. M. *O que é ética*. São Paulo: Brasiliense, 1992 (Coleção primeiros passos, v. 177).

VASCONCELOS, Eduardo A. *O que é trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1985 (Coleção primeiros passos, v. 162).

_____. *Transporte urbano, espaço, e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

Publicações do Governo Brasileiro

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO, CONTRAN/DENATRAN. *Manual de Policiamento e fiscalização de trânsito*. Denatran. Brasília, 1989.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. *Programa brasileiro de segurança de trânsito: documento básico revisado*. Brasília: TC/BR, 1999.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. *Municipalização do trânsito: roteiro para implantação*. Denatran. Brasília, 2000.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Curso Técnico básico de trânsito: política nacional de trânsito*. Brasília, 2004.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. *Municipalização do Trânsito: roteiro revisado*. Brasília, 2004.

_____. *Guia Básico Para Gestão Municipal De Trânsito*. Departamento Nacional de Trânsito – Denatran. Brasília, 2015.

Periódicos

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. Edição Especial. São Paulo: ANTP, ano 25, 3º trimestre, n. 100, 2003.

Legislação

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: 2007.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação. Brasília: CONTRAN, 2006. 214 p.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência. Brasília: CONTRAN, 2007a. 218 p.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume IV - Sinalização Horizontal. Brasília: CONTRAN, 2007b. 128 p.