

**ESTADO DO PARANÁ**  
**SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA**  
**CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO**

**RESOLUÇÃO Nº.05/2011**

(PUBLICADO D.O Nº 8595, 24/11/2011)

Dispõe sobre a integração de municípios ao Sistema Nacional de Trânsito e critérios para certificação.

O Conselho Estadual de Trânsito do Paraná – CETRAN/PR, no uso das atribuições que lhe confere o art. 14 da Lei Federal n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, o Decreto Estadual n.º 1.791/2011, que institui o Conselho e aprova o seu Regimento Interno, e:

Considerando o disposto no artigo 24 (e incisos) do CTB, que estabelece como competência e responsabilidade dos Órgãos e Entidades Executivos de Trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição;

Considerando o disposto nos artigos 6º, 7º e 8º do CTB, que estabelece os objetivos e a composição do SNT e determina que os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão seus respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário;

Considerando o disposto no artigo 332, do CTB, que dispõe que os órgãos e entidades integrantes do SNT proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições;

Considerando o disposto no artigo 14 do CTB, que atribui competência ao CETRAN para cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito no âmbito de suas atribuições;

Considerando a necessidade atender a Resolução nº. 296, de 28 de outubro de 2008, do CONTRAN, que determina aos Órgãos e Entidades Municipais Executivos de Trânsito e Rodoviário disponibilizarem estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, pelo

menos de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito, e que disponham de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI.

## **RESOLVE:**

Art. 1º A integração dos Municípios do Estado do Paraná ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT pressupõe a existência de local específico para a sede do Órgão ou Entidade Executivo de Trânsito Municipal, que será comprovada mediante visita de inspeção técnica de equipe do CETRAN, conforme Ficha de Inspeção Técnica disposta no ANEXO I desta Resolução.

Art. 2º O pedido de integração do município deverá ser encaminhado diretamente ao CETRAN, na forma do artigo 2º da Resolução 296/08 do CONTRAN, instruído com cópias autenticadas dos seguintes documentos:

I - legislação municipal da constituição do Órgão ou Entidade Executivo de Trânsito Municipal;

II - ato de nomeação da Autoridade de Trânsito;

III - legislação de constituição da JARI;

IV - Regimento Interno da JARI;

V - ato de nomeação dos integrantes da JARI;

VI – ato de constituição do fundo municipal de gerência dos recursos oriundos das multas de trânsito.

VII – outros documentos julgados necessários.

§ 1º O pedido deverá ainda ser instruído com a indicação do endereço, telefone, fac-símile, *website* (quando existente) e e-mail do órgão ou entidade executivo de trânsito.

§ 2º Quando necessário o CETRAN poderá solicitar informações e documentos complementares.

Art. 3º O Município deverá apresentar, no momento da inspeção técnica de integração, programa sobre sua política de trânsito, que deverá conter ao menos informações sobre:

I - engenharia de tráfego;

II - fiscalização e operação de trânsito;

III - educação de trânsito;

IV - coleta, controle e análise estatística de trânsito municipal.

Parágrafo único. As visitas de inspeção técnica de integração serão marcadas com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 4º Por ocasião da inspeção técnica, o representante do CETRAN preencherá a Ficha de Inspeção Técnica do Órgão ou Entidade Executiva de Trânsito Municipal, constante do Anexo I desta Resolução.

Art. 5º Sendo constatada a conformidade do Órgão ou Entidade Executiva de Trânsito Municipal, o CETRAN certificará a existência das condições mínimas para o exercício de suas competências legais ao Município e ao DENATRAN, expedindo o certificado disposto no Anexo II.

§ 1º Caso não se verifique a conformidade do Órgão Municipal, será comunicado ao Município acerca da necessidade de cumprimento da exigência que se definir.

§ 2º O cumprimento da exigência deverá ocorrer no prazo estabelecido, mediante apresentação de documentação que comprove o seu atendimento.

§ 3º Após o cumprimento da exigência pelo Município, o CETRAN realizará nova inspeção para emissão da certificação, conforme o caso.

Art. 6º Após a integração ao SNT, o Município deverá manter a atualização de seus dados cadastrais, bem como comunicar ao CETRAN, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração na documentação ou na situação anteriormente verificada.

Art. 7º Os Municípios já integrados ao SNT, na data da publicação desta resolução, também deverão atender ao que ela dispõe, bem como o as demais normas em vigor, e poderão, a critério do CETRAN, receber a visita da equipe de inspeção técnica a fim de verificar sua regular atuação e as condições de instalação da sede do

órgão ou entidade executivo de trânsito, na forma do inciso VIII, do artigo 14, do CTB.

§ 1º Quando da inspeção, proceder-se-á na forma do Art. 5º desta Resolução.

§ 2º Os Municípios já integrados deverão encaminhar para o CETRAN cópias atualizadas dos documentos, normas e convênios em vigor previstos nos incisos I a VI do Art. 2º, no prazo de até 10 (dez) dias, contados a partir da entrada em vigor desta Resolução.

Art. 8º Fica aprovado o Manual Orientador de Municipalização do Trânsito, na forma do Anexo III.

Art. 9º Esta Resolução entrará em vigor em 60 (sessenta) dias após sua publicação em Diário Oficial do Estado do Paraná.

Sala das Sessões, Curitiba, 26 de setembro de 2011.

Reinaldo de Almeida Cesar  
Presidente

Adalberto Alves de Souza  
Secretário

Marcos Elias Traad da Silva  
Conselheiro

Antonio Joécio Stolte  
Conselheiro

Aldair Wanderlei Petry  
Conselheiro

Armando Braga de Moraes Neto  
Conselheiro

Carlos Frederico Grubhofer  
Conselheiro

Carlos Ehlke Braga Filho  
Conselheiro

Carlos Frederico Viana Reis  
Conselheiro

Eduardo Murilo Novak  
Conselheiro

Eduardo Machado Pereira  
Conselheiro

Élio de Oliveira Manoel  
Conselheiro

Eraldo Vitorassi Simionato  
Conselheiro

Glenio Marcelo Cogo  
Conselheiro

Iara Picchioni Thielen  
Conselheira

Gustavo Luiz Balabuch  
Conselheiro

João Vieira  
Conselheiro

Loemir Mattos de Souza  
Conselheiro

Luiz Adão Marques  
Conselheiros

Marcelo Linhares Frehse  
Conselheiro

Matheos Chomatas  
Conselheiro

Márcio Fernando Nunes  
Conselheiro

Sérgio Luiz Malucelli  
Conselheiro

Roberlei Aldo Queiroz  
Conselheiro

Thiago Paiva dos Santos  
Conselheiro

Daniel Conde Falcão Ribeiro  
Assessor Jurídico

Elba Cassia Boeno Paes Gomes  
Escrivã do Cartório

**ANEXO I**

**RELATÓRIO DE INSPEÇÃO TÉCNICA**

**ESTADO DO PARANÁ  
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA  
CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO**

**RELATÓRIO DE INSPEÇÃO TÉCNICA**

**DATA DA INSPEÇÃO: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_**

**01. IDENTIFICAÇÃO DO MUNICÍPIO**

MUNICÍPIO	
PREFEITO MUNICIPAL	
Nº. HABITANTES	
Nº. VEÍCULOS LICENCIADOS NO MUNICÍPIO	

## 02. IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO

DENOMINAÇÃO	
AUTORIDADE	
ENDEREÇO	
TELEFONES	
E-MAIL	
EQUIPAMENTOS	

## 03. ENGENHARIA DE TRÁFEGO/SINALIZAÇÃO

RESPONSÁVEL	
TELEFONES	
PLANEJAMENTO/EXECUÇÃO	

## 04. FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÃO DE TRÂNSITO

RESPONSÁVEL	
TELEFONES	
PLANEJAMENTO/EXECUÇÃO	

## 05. EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

RESPONSÁVEL	
TELEFONES	
PLANEJAMENTO/EXECUÇÃO	

## 06. COLETA, CONTROLE, ANÁLISE E ESTATÍSTICAS DE TRÂNSITO

RESPONSÁVEL	
TELEFONES	
PLANEJAMENTO/EXECUÇÃO	

## 07. PROCESSAMENTO E ANÁLISE DE DEFESA PRÉVIA

RESPONSÁVEL	
NOME COMPLETO	
ENDEREÇO	
TELEFONES/E-MAIL	
ATO DE NOMEAÇÃO	
CARGO OCUPADO	

## 08. JARI

PRESIDENTE	
NOME COMPLETO	
ENDEREÇO	
TELEFONES/E-MAIL	
ATO DE NOMEAÇÃO	

TÉRMINO MANDATO		
<b>FUNCIONÁRIOS</b>		
NOME COMPLETO		
NOME COMPLETO		
NOME COMPLETO		
<b>MEMBROS</b>		<b>MANDATO</b>
TITULAR 1		
SUPLENTE 1		
TITULAR 2		
SUPLENTE 2		
TITULAR 3		
SUPLENTE 3		

\*\* Quando possuir mais membros ou mais de uma JARI acrescentar campos necessários\*\*

### 09. OBSERVAÇÕES DE CAMPO

\*\* Quando houver observações não catalogadas, acrescentar campo\*\*

<b>SINALIZAÇÃO</b>		<b>COMENTÁRIOS</b>
Sinalização vertical/horizontal		
Dispositivos delimitadores		
Dispositivo de canalização		
Dispositivos de sinalização de alerta		
Alterações de caracteres do pavimento		
Dispositivo de uso temporário		
Painéis eletrônicos		
<b>ENGENHARIA DE TRÁFEGO E DE CAMPO</b>		<b>COMENTÁRIOS</b>
Elaboração e atualização de mapa viário		
Desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes		
Identificação de pólos geradores de trânsito		
Estudos/estatísticas de acidentes de trânsito		
Cadastramento e implantação da sinalização		
<b>POLICIAMENTO E FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO</b>		<b>COMENTÁRIOS</b>
Fiscalização própria		
Uso de instrumento ou equipamento que registre ou indique velocidade		
Convênio com Polícia Militar		

<b>EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO</b>		<b>COMENTÁRIOS</b>
Publicidade institucional		
Campanhas educativas		
Eventos		
Atividades escolares		
Formação de agentes multiplicadores		
Elaboração de material didático/pedagógico		
Formação e reciclagem dos agentes de trânsito		

**10. OBSERVAÇÕES COMISSÃO DE VISTORIA**

**11. PARECER COMISSÃO DE VISTORIA**

**12. DELIBERAÇÃO DO CETRAN**

**Comissão de Vistoria,**

Conselheiro do CETRAN

Conselheiro do CETRAN

Conselheiro do CETRAN

## **ANEXO II**

### **MODELO DO CERTIFICADO DE CONFORMIDADE**

#### **CERTIFICADO DE CONFORMIDADE**

O Conselho Estadual de Trânsito do Estado do Paraná – CETRAN – PR, dentro da competência que lhe confere o Art. 14, incisos I, VIII e IX do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, confere ao município de

**“(Digitar o nome do Município)”**

o presente certificado, por estar de acordo com o previsto na Resolução nº. 296, de 28 de outubro de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e Resolução nº. 05 de 26 de setembro de 2011 - CETRAN - PR, estando apto para o exercício das competências estabelecidas no Art. 24 da Lei nº. 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

Curitiba,        de                    de                    .

**REINALDO DE ALMEIDA CESAR**

Presidente do CETRAN-PR

## **ANEXO III**

### **MANUAL ORIENTADOR SOBRE A INTEGRAÇÃO DE MUNICÍPIOS AO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO**

## INTRODUÇÃO

O novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, como assim é ainda chamado, apesar de seus quatorze anos de vigência, seguindo os princípios previstos na Constituição Federal, dentro do mais moderno espírito federativo, inovou ao estabelecer ampla competência aos municípios para a operação e fiscalização do trânsito. Estas competências estão previstas dentro do SNT – Sistema Nacional de Trânsito – definido no Art. 5º do CTB:

Art. 5º 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.

Art. 6º 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.

Visando a consolidação dos objetivos do SNT, especialmente o previsto no inciso III, do Art. 6º do CTB, busca-se a integração dos diversos municípios do Estado ao sistema, dada a importância de que se reveste a administração do trânsito. Dentro deste conceito, este manual tem por finalidade apresentar, de forma simplificada e bem objetiva, um roteiro para que os municípios possam se integrar ao SNT sem intermediários e de forma bem segura. Veja a seguir os órgãos que compõe o SNT, de acordo com o Art. 7º do CTB:

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

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

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

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

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

V - a Polícia Rodoviária Federal;

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

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

Como se observa nos incisos III e IV, o SNT abriga também os municípios, que de forma voluntária podem se integrar ao sistema.

## **COMPETÊNCIA LEGAL DOS MUNICÍPIOS**

A competência dos municípios está estabelecida no Art. 24 do CTB, sendo as seguintes:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

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;

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 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 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.

Como previsto no § 2º, para que os municípios possam exercer tais competências é obrigatória a sua integração ao sistema.

## **PRIMEIROS PASSOS PARA A MUNICIPALIZAÇÃO**

***É bom que se frise desde logo, que a municipalização do trânsito não pode ser vista como fonte de receita para os cofres públicos municipais. É muito comum empresas particulares procurarem os municípios oferecendo serviços nesse sentido.*** O objetivo central do sistema não é arrecadação e nem aplicação de multas, mas proporcionar serviços para os pedestres e usuários das vias em geral, para que possam usufruir o direito a um trânsito seguro e organizado. Veja o que o Art. 320 do CTB fala sobre o destino da receita proveniente de multas de trânsito<sup>1</sup>:

Art. 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.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

---

<sup>1</sup> Atualmente a aplicação dos recursos oriundos das multas de trânsito é disciplinada pela Portaria 407/2011 – DENATRAN.

Entretanto, como os municípios já investem nessas atividades, a arrecadação dos valores de multas de trânsito aumenta o potencial de investimento, sem onerar outras áreas.

Havendo a decisão pelo município de integrar o SNT, as seguintes providências deverão tomadas, para encaminhamento de processo específico para fins de inspeção e homologação pelo CETRAN – Conselho Estadual de Trânsito:

### **1 – Criação de órgão de trânsito municipal**

Se no município ainda não existe, legalmente criado, um órgão de trânsito, a criação se dará por lei municipal, de iniciativa privativa do Prefeito Municipal. De acordo com experiências bem sucedidas, tanto sob o ponto de vista administrativo como judicial, a estrutura mais recomendada é na forma de autarquia. Tanto o novo órgão, como o já existente, precisa ser concebido para que tenha:

- Estrutura compatível com a demanda do município, em razão do tamanho da população e veículos licenciados;
- Previsão de quadro próprio de servidores;
- Previsão de capacitação de pessoal;
- Quadro de agentes de trânsito;
- Investimentos em equipamentos;
- Instalações próprias e adequadas para o exercício das atividades e atendimento ao público;
- Designação de servidores para processamento e análise de defesas prévias de autos de infração.

A legislação de criação do órgão deve fazer a previsão sobre o exercício da autoridade de trânsito, que será o dirigente máximo do órgão e quem vai responder pelas competências municipais.

## **2 – Criação da JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infrações**

Na mesma legislação, deve-se prever a criação de pelo menos uma JARI (os municípios podem criar quantas forem necessárias). A JARI deve ter no mínimo três membros, sendo um deles o seu presidente. Apesar de sua previsão legal na mesma norma de criação do órgão de trânsito, deverá ter regimento próprio, feito com base no que dispõe a Resolução 357/2010, do CONTRAN. No CTB, relativos às JARI encontramos as seguintes disposições:

Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.

Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.

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.

## **3 – Atos de nomeação da autoridade e JARI**

Uma vez constituído formalmente o órgão de trânsito, caberá ao Prefeito Municipal a edição de atos de nomeação da autoridade de trânsito e dos membros da JARI. As nomeações normalmente são feitas por decretos ou portarias (depende da forma como a lei fez a previsão).

Uma vez que estas providências preliminares forem adotadas, caberá ao município a montagem e encaminhamento ao CETRAN, para fins de aprovação e certificação. A certificação depende de inspeção técnica, a ser realizada nos termos da Resolução 000/2011 – CETRAN/PR.

## **REQUISITOS TÉCNICOS PARA INTEGRAÇÃO**

Além da edição de atos legais para organização e constituição do órgão de trânsito, bem como JARI e suas nomeações, o órgão municipal deverá estar preparado para realizar várias atividades. A Resolução 296/2008 dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Veja a seguir o texto integral desta norma:

Art. 1º Integram o SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo as de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito, e disponha de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI.

Art. 2º 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 email do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário.

Parágrafo único – Qualquer alteração ocorrida nos dados cadastrais mencionados neste artigo deverá ser comunicada no prazo máximo de 30 (trinta ) dias, contados a partir da respectiva notificação.

Art. 3º O Município que delegar o exercício das atividades previstas no CTB deverá comunicar essa decisão ao respectivo CETRAN e ao órgão de trânsito executivo de trânsito da União - DENATRAN, no prazo máximo de 60 ( sessenta) dias, e apresentar cópias dos documentos pertinentes que indiquem o órgão ou entidade do SNT incumbido de exercer suas atribuições.

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 1º desta Resolução, de tudo certificando ao DENATRAN:

I – havendo perfeita conformidade, certificará a existência das condições mínimas para o pleno exercício de suas competências legais ao Município e ao DENATRAN;

II – verificando desconformidade certificará a necessidade de cumprimento de exigência que definir.

§ 1º O CETRAN encaminhará a certificação de conformidade ao Município, ao Órgão certificado ao DENATRAN.

§ 2º O Município ao receber a certificação do CENTRAN com exigência a cumprirá no prazo estabelecido, reapresentando a documentação na forma desta Resolução.

§ 3º Após o cumprimento da exigência pelo Município, o CETRAN fará nova inspeção emitindo nova certificação, conforme o caso.

Art. 5º O Município que optar pela organização de seu órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou executivo rodoviário na forma de consórcio, segundo a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, procederá no que couber, quanto ao disposto nos artigos 2º e 3º desta Resolução, através do respectivo Consórcio, já legalmente constituído, devendo ainda apresentar ao CETRAN, cópia de toda a documentação referente ao Consórcio exigida na referida Lei específica.

Art. 6º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogando a Resolução nº 106/99-CONTRAN.

Como se observa, além dos pontos importantes já destacados, o município deverá estar preparado para organizar um órgão de trânsito para exercer diversas competências, além das legais previstas no Art. 24 do CTB.

## **A engenharia de tráfego<sup>2</sup>**

---

<sup>2</sup> Textos extraídos de manual elaborado pelo Ministério da Justiça, acesso em 4 de agosto de 2011, disponível em [http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao\\_manual.pdf](http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao_manual.pdf), adaptado em alguns pontos.

O conjunto de estudos e projetos de segurança, fluidez, sinalização e operação de trânsito executados nas vias públicas, caracteriza as ações de engenharia de trânsito previstas como de responsabilidade do município. De um modo geral, nos municípios brasileiros, essas atividades já são executadas pelas prefeituras ou, no mínimo, são financiadas por elas quando os Detrans as vinham executando.

A realização direta dessas ações por parte das prefeituras apresenta uma série de vantagens entre elas, talvez a principal seja a maior sintonia com as necessidades da cidade, pela proximidade da autoridade municipal com os problemas enfrentados pela população no dia a dia.

Executar ações de engenharia de trânsito no âmbito do município pode significar a oportunidade da municipalidade responder rápida e adequadamente às demandas apresentadas pela população, assim como rever o que existe e propor uma nova lógica de prioridade na circulação de pedestres e veículos, compatibilizada com o uso do solo e a estrutura urbanística da cidade.

**Constituem ações de engenharia de trânsito:** a definição de políticas de trânsito; o planejamento, o projeto e a implantação de sinalização nas vias regulamentando a circulação, o estacionamento, as conversões e os retornos permitidos e proibidos; a implantação de rotatórias, de canalizações de trânsito, de semáforos, de separadores de pista, de desvios para a execução de obras ou eventos; melhorias para o pedestre; a análise dos dados estatísticos de acidentes de trânsito; a participação nos projetos de educação para o trânsito; e outras ações de trânsito.

A equipe deve ser dimensionada de acordo com o tamanho do município. Pode-se começar pelo engenheiro ou arquiteto responsável pela aprovação de projetos de engenharia ou arquitetura da área de

edificações ou obras. Este pode estagiar em outro órgão municipal de trânsito com mais experiência e ser treinado para assumir a área de trânsito, devendo passar a conhecer o CTB e seu Anexo 2, estabelecendo as regulamentações das vias principais do município.

Com uma equipe de engenharia, é possível elaborar projetos de sinalização, por exemplo, que podem atender à necessidade imediata da cidade, criando uma imagem de agilidade e de confiabilidade.

Executar a manutenção da sinalização (troca de lâmpadas queimadas dentro de prazos curtos de tempo) ou o atendimento de acidentes ou carros quebrados de forma ágil pode, também, melhorar o relacionamento com os munícipes. Estes, ao telefonarem para “o número do trânsito”, por exemplo, e passarem as informações e sugestões de melhorias do trânsito, estarão se sentindo mais respeitados como “cidadãos”, por estarem sendo ouvidos e atendidos.

O conceito de “operação de trânsito”, desenvolvido ao longo dos últimos 25 anos e reconhecido no CTB, significa 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.

A operação de trânsito possibilita:

- a melhoria da fluidez, retirando os veículos quebrados ou acidentados, organizando o trânsito e a melhoria da segurança;
- operação escola: organizando a entrada e saída de alunos;
- operação em eventos: carnaval, festas juninas e eventos municipais.

A operação de trânsito tem um papel fundamental na gestão do trânsito urbano e foi como continuidade das ações descritas que surgiu a

necessidade dos técnicos e engenheiros operacionais que vivenciavam os problemas nas ruas, de também executar a fiscalização e autuação dos infratores.

No âmbito de engenharia de trânsito é conveniente, mesmo que começando com apenas um engenheiro ou arquiteto responsável pelos projetos de circulação e de sinalização, criar uma equipe de engenharia de campo, ou melhor, de operação de trânsito, que vivencie e resolva os problemas na rua e que poderá também executar a fiscalização.

A constituição do corpo de operação de trânsito requer recursos humanos, materiais e logísticos semelhantes aos necessários para as atividades de fiscalização de trânsito. Estas atividades são direta e formalmente associadas.

Os equipamentos mínimos necessários para esta função são:

- uniforme especial que caracterize o agente de trânsito: tecido resistente, confortável, durável, de cor definida pelo órgão de trânsito, que distinga o agente dos policiais militares; com o “x” em destaque no seu uniforme que aumente sua identificação mesmo à noite, com bolsos grandes, sapatos ou botas confortáveis;

- veículos (viaturas e/ou motocicletas, guinchos) devidamente identificados com a sigla “Trânsito” e o nome do órgão;

- sistema de rádio comunicação: rádios fixos (central de operações) e portáteis; e

- equipamento para sinalização de emergência.

### **A fiscalização e operação do trânsito**

A fiscalização de trânsito, conforme definido no Anexo 1 do CTB, é o “ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de

trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste código”, sendo de responsabilidade da autoridade de trânsito e de seus agentes devidamente treinados e credenciados.

A fiscalização constitui a ferramenta complementar da operação de trânsito, na medida em que confere aos agentes municipais o poder de autuar e conseqüentemente “sensibilizar” o usuário no sentido de respeitar a legislação, fato que assegura a obtenção de melhorias nas condições de segurança e fluidez para o trânsito.

A fiscalização de trânsito é uma atividade visada pela população influenciando diretamente na imagem do órgão ou entidade municipal de trânsito que deverá obedecer aos seguintes critérios para a constituição de um corpo de agentes civis municipais:

- concurso público para seleção de pessoal com perfil adequado à função de operação e fiscalização de trânsito;
- treinamento e capacitação do pessoal selecionado mediante cursos e estágios;
- credenciamento e designação dos agentes de operação e fiscalização através de portaria, relacionando nominalmente cada agente.

O treinamento e estágio prático, pelo que dispõe o convênio, deverá ser feito pelo próprio DETRAN ou pela Polícia Militar. O importante é que o curso contenha a programação necessária para possibilitar seu bom desempenho na via, pois o agente, muitas vezes, estará sozinho na rua enfrentando as situações inesperadas e deverá ter informação e formação suficiente para tomar decisões inclusive em situações de crise e risco.

Num primeiro momento, até que o município tenha seus próprios agentes, conforme convênio assinado com o DETRAN, a fiscalização continua sendo feita pela Polícia Militar, com base no artigo 23 do CTB,

“quando e conforme convênio” firmado entre o Município e o Estado. O convênio já define a forma de trabalho e de relacionamento dos policiais militares com o dirigente do órgão de trânsito municipal que será a autoridade de trânsito do município. Os policiais militares só atuam como agentes, pois a autoridade é do município.

Recomenda-se que o número de agentes de fiscalização seja de um agente para cada 1.000 a 2.000 veículos e que os agentes executem também a operação do trânsito. Por isso a fiscalização não pode ser dissociada da área de Engenharia devendo sempre atuar em conjunto.

À medida que forem trabalhando na via, é interessante que sejam acompanhados os indicadores que possam verificar sua atuação, tais como, atendimento de acidentes e problemas nas vias; melhoria da fluidez; melhoria na segurança - redução do número de acidentes; entre outros.

Os agentes de fiscalização civis e os policiais militares credenciados não multam. Eles autuam, isto é, registram no Auto de Infração de Trânsito - AIT a infração cometida de acordo com o CTB e as resoluções do CONTRAN.

**Quem aplica a penalidade de multa é a autoridade de trânsito municipal que é o dirigente máximo do órgão ou entidade de trânsito do município.**

O ciclo da fiscalização possibilita entender que a atuação dos agentes é parte de uma seqüência de ações que podem resultar em uma autuação.

Com relação aos prazos legais que devem ser colocados nos AITs, não devem ser esquecidos os prazos de digitação, de postagem, dos correios, entre outros. No cálculo do prazo final, devem ser considerados e acrescidos os prazos médios gastos em cada atividade.

## **A educação de e para o trânsito**

A educação para o trânsito é outra atribuição que o município passa a ter, significando, na prática, uma oportunidade de se envolver diretamente, de forma intensiva, no principal canal disponível para se incorporar ao trânsito no Brasil com novos conceitos de respeito à vida.

O CTB estabelece a obrigatoriedade da existência de uma Coordenadoria Educacional de Trânsito e de uma Escola Pública de Trânsito em cada órgão ou entidade do Sistema Nacional de Trânsito, conforme artigo 74, parágrafos 1º e 2º e resoluções. Veja a seguir as normas do CTB sobre educação para o trânsito:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundi-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. 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 os 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.

Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, mediante proposta do CONTRAN, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito.

Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecidos no art. 76.

Art. 77-A. São assegurados aos órgãos ou entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito os mecanismos instituídos nos arts. 77-B a 77-E para a veiculação de mensagens educativas de trânsito em todo o território nacional, em caráter suplementar às campanhas previstas nos arts. 75 e 77. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

Art. 77-B. Toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, incluirá, obrigatoriamente, mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

§ 1º Para os efeitos dos arts. 77-A a 77-E, consideram-se produtos oriundos da indústria automobilística ou afins: [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

I – os veículos rodoviários automotores de qualquer espécie, incluídos os de passageiros e os de carga; [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

II – os componentes, as peças e os acessórios utilizados nos veículos mencionados no inciso I. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

§ 2º O disposto no caput deste artigo aplica-se à propaganda de natureza comercial, veiculada por iniciativa do fabricante do produto, em qualquer das seguintes modalidades: [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

I – rádio; [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

II – televisão; [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

III – jornal; [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

IV – revista; [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

V – outdoor. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

§ 3o Para efeito do disposto no § 2o, equiparam-se ao fabricante o montador, o encarregador, o importador e o revendedor autorizado dos veículos e demais produtos discriminados no § 1o deste artigo. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

Art. 77-C. Quando se tratar de publicidade veiculada em outdoor instalado à margem de rodovia, dentro ou fora da respectiva faixa de domínio, a obrigação prevista no art. 77-B estende-se à propaganda de qualquer tipo de produto e anunciante, inclusive àquela de caráter institucional ou eleitoral. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

Art. 77-D. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) especificará o conteúdo e o padrão de apresentação das mensagens, bem como os procedimentos envolvidos na respectiva veiculação, em conformidade com as diretrizes fixadas para as campanhas educativas de trânsito a que se refere o art. 75. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

Art. 77-E. A veiculação de publicidade feita em desacordo com as condições fixadas nos arts. 77-A a 77-D constitui infração punível com as seguintes sanções: [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

I – advertência por escrito; [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

II – suspensão, nos veículos de divulgação da publicidade, de qualquer outra propaganda do produto, pelo prazo de até 60 (sessenta) dias; [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

III – multa de 1.000 (um mil) a 5.000 (cinco mil) vezes o valor da Unidade Fiscal de Referência (Ufir), ou unidade que a substituir, cobrada do dobro até o quádruplo, em caso de reincidência. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

§ 1o As sanções serão aplicadas isolada ou cumulativamente, conforme dispuser o regulamento. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

§ 2o Sem prejuízo do disposto no caput deste artigo, qualquer infração acarretará a imediata suspensão da veiculação da peça publicitária até que sejam cumpridas as exigências fixadas nos arts. 77-A a 77-D. [\(Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009\).](#)

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro

Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

O CONTRAN deverá definir o que é escola pública de trânsito para cada órgão, de acordo com suas competências, mas ao órgão ou entidade municipal cabe trabalhar os comportamentos de pedestres e condutores no trânsito com relação à segurança e à fluidez, sempre respeitando as regras do CTB.

Para iniciar as atividades na área de educação, a autoridade de trânsito poderá solicitar o apoio das áreas de educação ou cultura do município, definindo as campanhas e atividades educacionais que poderão ser feitas nas escolas, nas fábricas, instituições e nas ruas. Realizar palestras é um caminho pelo qual se pode introduzir os temas na comunidade.

Um ponto importante a ser observado é a busca de apoio e parceria com o DETRAN e Polícia Militar. As ações, especialmente campanhas educativas, devem ser feitas de acordo com as diretrizes elaboradas pelo DETRAN e DENATRAN, especialmente na semana nacional de trânsito. O DETRAN detém uma vasta experiência nessa área, sendo muito interessante ao município alinhar ações.

Incentivar o pensamento sobre questões de trânsito como temas de debate inclusive de setores da sociedade ajuda o envolvimento da comunidade nas soluções dos problemas existentes, dividindo a responsabilidade e criando parcerias, inclusive na divulgação através de folhetos, cartões, outdoors, cartilhas etc.

Além das campanhas de âmbito nacional, as campanhas específicas sobre temas locais devem fazer parte da programação de atividade e do orçamento do município.

Outra solução, dependendo do tamanho da cidade, é firmar convênio com a Secretaria da Educação de outros municípios que já estejam realizando ações de educação para o trânsito e que possam atender as crianças da pré-escola, do nível fundamental e médio das escolas municipais, pelo menos. O ideal é que, com o passar do tempo, também atendam as escolas estaduais e particulares.

Os Conselhos Municipais de Trânsito são órgãos consultivos que não compõem o SNT, mas nada impede que sejam criados ou mantidos, podendo ajudar o prefeito e a autoridade de trânsito a solucionar os problemas de trânsito da cidade, inclusive com a divulgação cada vez maior das atividades que estão sendo realizadas, permitindo uma maior participação da comunidade na melhoria e imagem dos serviços da Prefeitura.

O trabalho de educação não deve ser dissociado das áreas de engenharia e fiscalização, pois o exercício da integração das atividades é que trará modificações permanentes no quadro do trânsito no Brasil. Assim, o município deve procurar desenvolver atividades educacionais que enfatizem sempre a segurança, que deverá estar se enraizando gradativamente em todas as atividades e áreas do órgão de trânsito municipal e dos outros setores da Prefeitura.

### **O levantamento, a análise e o controle dos dados estatísticos**

O controle e análise de estatísticas são fundamentais em qualquer área de atividade.

São eles que permitem identificar os principais problemas, definir prioridades e avaliar o resultado dos trabalhos executados.

No Brasil, valoriza-se pouco a coleta, a tabulação, o processamento, a análise e a utilização de dados. Dá-se pouca importância a esses aspectos por falta de tradição e, também, muitas vezes, por desconhecimento da importância dessas informações para orientação dos trabalhos. Contribuem para essa deficiência o alto custo das pesquisas e a necessidade de recursos humanos e materiais.

Na área de trânsito não é diferente. Entretanto, o CTB exige que seja feito o controle e análise de estatísticas e o município deve atender esta exigência, percebendo sua importância. Os dados de acidentes são fundamentais para orientar um programa de tratamento de pontos críticos, da mesma maneira que as contagens volumétricas de veículos são fundamentais para orientar o desenvolvimento das alternativas de solução nos projetos.

O controle e análise das estatísticas servem também para aferir os resultados das intervenções realizadas nas vias, elaborando-se estudos “antes-depois” das intervenções e projetos implantados. Dessa forma, é possível a correção eventual de falhas nas implantações realizadas, assim como, a aferição dos benefícios obtidos em função do custo das intervenções.

Existem em todas as cidades, nas delegacias da Polícia Civil, registros dos acidentes com vítimas, da mesma maneira que a Polícia Militar também faz o registro de ocorrências de trânsito para os acidentes com ou sem vítima. Ambos os registros constituem uma excelente fonte de informações e o município pode começar seu trabalho de levantamentos estatísticos utilizando esses dados.

Depois de algum tempo que o órgão ou entidade de trânsito estiver coletando os dados de acidentes e mortos no trânsito, a coleta

poderá ser aprimorada com a busca de dados no Instituto Médico Legal - IML que poderão completar os dados registrados pelos policiais militares.

Dessa forma, dentro de algum tempo, haverá uma série histórica que poderá ser comparada com outros municípios. Alguns índices são utilizados nesta comparação:

- mortos/10.000 veículos;
- mortos/100.000 habitantes.

Os gráficos resultantes dos cruzamentos das informações devem servir para indicação da atuação tanto da educação, quanto da engenharia, da operação e da fiscalização. Outros dados estatísticos devem ser levantados em função da necessidade específica: velocidade média das vias principais, velocidade máxima de alguma via, volume de veículos por tipo em cruzamento, volumes de pedestres em travessias, etc.

A partir deles, é possível identificar os principais pontos de ocorrência de acidentes, sua natureza, gravidade, horário, dias da semana, mês, etc. Com estas informações é possível identificar os pontos críticos, orientando a priorização a ser estabelecida.

Mais uma vez, o tamanho do município é que vai determinar o número de técnicos a ser designado para a atividade. No caso específico dos dados de acidentes, vários órgãos de polícia fazem algum tipo de trabalho estatístico facilitando o trabalho do município. Dependendo da quantidade de informações, a mesma pessoa encarregada de cuidar das questões de engenharia de trânsito pode estar cuidando também dos trabalhos de controle e análise de estatísticas.

### **A Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI**

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI constitui a primeira instância de recurso administrativo prevista pelo CTB para que

o cidadão possa recorrer contra penalidades impostas pela autoridade de trânsito, no âmbito da sua competência. O município deve constituir uma Jari para julgar os recursos referentes às multas aplicadas por infrações de trânsito de competência municipal que atuará junto ao órgão executivo municipal de trânsito.

Após a aplicação da penalidade de multa pela autoridade de trânsito municipal, nem ela mesma poderá mandar cancelar a multa. Somente a JARI, com base no recurso interposto, poderá determinar o cancelamento da multa, caso julgue procedente o recurso.

Para sua constituição, o município deve observar o disposto no CTB, artigos 16 e 17, e nas resoluções do CONTRAN. A JARI deverá ser criada por lei ou decreto municipal conforme diretrizes do CONTRAN. Caso deseje remunerar seus membros, há a necessidade de lei específica sobre o assunto ou este dispositivo deve ser acrescentado na lei de criação da JARI.

O órgão ou entidade executiva de trânsito deverá dar o suporte técnico, administrativo e financeiro para o exercício das atividades de julgamento de recursos a serem executados pelos membros da JARI.

A JARI é órgão julgador dos recursos em primeira instância contra a penalidade aplicada, não tendo subordinação ao órgão executivo de trânsito. Porém, deve manter estreita relação com este e com o CETRAN para a perfeita aplicação da legislação de trânsito. Seus membros devem participar obrigatoriamente dos cursos e treinamentos específicos, promovidos ou oferecidos pela autoridade de trânsito.

Ao constituir a JARI, é obrigatório o encaminhamento da indicação e nomeação dos membros da JARI ao CETRAN.

O recurso deve ser encaminhado ao dirigente do órgão municipal que aplicou a penalidade de multa, que terá 10 dias úteis para enviá-lo à JARI que, por sua vez, terá 30 dias corridos para julgá-lo.

No julgamento dos recursos, as JARIS não poderão modificar o tipo da penalidade ou indeferimento do recurso. Das decisões das JARIS, tanto o órgão executivo quanto o infrator poderão entrar com recurso para a segunda instância no prazo de 30 dias. O órgão executivo deve receber o recurso instruí-lo com as informações do julgamento em primeira instância, e encaminhá-lo imediatamente ao CETRAN, órgão competente para julgá-lo. Esta previsão está no artigo 288 do CTB:

Art. 288. Das decisões da JARI cabe recurso a ser interposto, na forma do artigo seguinte, no prazo de trinta dias contado da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade que impôs a penalidade.

Conforme determina o CTB, no artigo 287, parágrafo único, sempre que o órgão executivo receber um recurso direcionado a outro órgão executivo, mesmo de outra instância (federal ou estadual), deverá encaminhá-lo ao órgão executivo cuja autoridade aplicou a penalidade.

Art. 287. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, o recurso poderá ser apresentado junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber o recurso deverá remetê-lo, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade acompanhado das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

O órgão executivo, ao receber a informação da decisão da JARI, deverá providenciar, imediatamente, a comunicação ao requerente através de correspondência enviada a seu domicílio.

## **ARRECAÇÃO DAS MULTAS**

Os valores arrecadados com as multas de trânsito registradas no município se destinam, conforme determinado pelo CTB, à aplicação na

sinalização, engenharia de trânsito, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito (CTB, art. 320). **A destinação específica destes recursos deve obedecer ao que estipula a Portaria 407/2011 do DENATRAN.** Neste documento, cujo cumprimento é obrigatório por todos os órgãos de trânsito, estão estabelecidas todas as formas de aplicação dos recursos oriundos das multas de trânsito.

Dessa forma, parte dos recursos necessários às intervenções de trânsito são oriundos, dentre outras fontes, da arrecadação do dinheiro das multas. Outra parte deve vir do orçamento municipal que complementa esses recursos. Em cidades onde a fiscalização existe de forma efetiva (e sem exageros), o índice de multas aplicadas por veículo por ano é da ordem de 0,5 a 0,7, ou seja, numa cidade com frota de 100.000 veículos, seriam feitas por ano até 70.000 multas.

Os relatórios sobre arrecadação e destinação dos recursos devem ser informados aos órgãos responsáveis de acordo com o que estabelece a Portaria 11/2008 do DENATRAN.

## **OS CONVÊNIOS**

O município, em princípio, deve assumir a gestão do seu trânsito, tendo em vista a responsabilidade objetiva prevista no parágrafo 3º do artigo 1º do CTB. Porém, na impossibilidade técnica/operacional de assumi-lo imediatamente, é possível celebrar convênios delegando suas atribuições ou parte delas, relacionadas nos artigos 24 e 21 do mesmo diploma legal.

## **VISITA DE INSPEÇÃO TÉCNICA DO CETRAN**

Nos termos do que dispõe a Resolução 296/2008 do CONTRAN, bem como a Resolução 000/2011 do CETRAN, os municípios que pretendem se integrar ao SNT devem adotar todas as medidas previstas neste manual orientador e enviar processo ao CETRAN. Diante do recebimento do processo, o CETRAN designa comissão específica para análise do processo e para visita técnica ao município. A visita é normatizada no Estado do Paraná pela resolução do CETRAN citada e transcrita a seguir:

### **RESOLUÇÃO Nº.05/2011**

Dispõe sobre a integração de municípios ao Sistema Nacional de Trânsito e critérios para certificação.

O Conselho Estadual de Trânsito do Paraná – CETRAN – PR, no uso das atribuições que lhe confere o art. 14 da Lei Federal N.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, o Decreto Estadual n.º 1.791/2011, que institui o Conselho e aprova o seu Regimento Interno, e:

Considerando o disposto no artigo 24 e incisos do CTB, que estabelece como competência e responsabilidade dos Órgãos e Entidades Executivos de Trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição;

Considerando o disposto nos artigos 6º, 7º e 8º do CTB, que estabelecem os objetivos e a composição do SNT e determina que os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão seus respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário;

Considerando o disposto no artigo 332, do CTB, que dispõe que os órgãos e entidades integrantes do SNT proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRAN e CONTRANDIFE, em serviço, todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes as informações que solicitarem, permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços e deverão atender prontamente suas requisições;

Considerando o disposto no artigo 14 do CTB, que atribui competência ao CETRAN para cumprir e fazer cumprir a legislação de e as normas de trânsito no âmbito de suas atribuições;

Considerando a necessidade atender a Resolução nº. 296, de 28 de outubro de 2008, do CONTRAN, que determina aos Órgãos e Entidades Municipais Executivos de Trânsito e Rodoviário disponibilizarem estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, pelo menos de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito, e que disponham de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI.

## **RESOLVE:**

Art. 1º A integração dos Municípios do Estado do Paraná ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT pressupõe a existência de local específico para a sede do Órgão ou Entidade Executivo de Trânsito Municipal, que será comprovada mediante visita de inspeção técnica de equipe do CETRAN, conforme Ficha de Inspeção Técnica disposta no ANEXO I desta Resolução.

Art. 2º O pedido de integração do município deverá ser encaminhado diretamente ao CETRAN, na forma do artigo 2º da Resolução 296/08 do CONTRAN, instruído com cópias autenticadas dos seguintes documentos:

I - legislação municipal da constituição do Órgão ou Entidade Executivo de Trânsito Municipal;

II - ato de nomeação da Autoridade de Trânsito;

III - legislação de constituição da JARI;

IV - Regimento Interno da JARI;

V - ato de nomeação dos integrantes da JARI;

VI – ato de constituição do fundo municipal de gerência dos recursos oriundos das multas de trânsito;

VII – outros documentos julgados necessários.

§ 1º O pedido deverá ainda ser instruído com a indicação do endereço, telefone, fac-símile, *website (quando existente)* e e-mail do órgão ou entidade executivo de trânsito.

§ 2º Quando necessário o CETRAN poderá solicitar informações e documentos complementares.

Art. 3º O Município deverá apresentar, no momento da inspeção técnica de integração, programa sobre sua política de trânsito, que deverá conter ao menos informações sobre:

I - engenharia de tráfego;

II - fiscalização e operação de trânsito;

III - educação de trânsito;

IV - coleta, controle e análise estatística de trânsito municipal.

Parágrafo único. As visitas de inspeção técnica de integração serão marcadas com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 4º Por ocasião da inspeção técnica, o representante do CETRAN preencherá a Ficha de Inspeção Técnica do Órgão ou Entidade Executivo de Trânsito Municipal, constante do Anexo I desta Resolução.

Art. 5º Sendo constatada a conformidade do Órgão ou Entidade Executivo de Trânsito Municipal, o CETRAN certificará a existência das condições mínimas para o exercício de suas competências legais ao Município e ao DENATRAN, expedindo o certificado disposto no Anexo II.

§ 1º Caso não se verifique a conformidade do Órgão Municipal, será comunicado ao Município acerca da necessidade de cumprimento da exigência que se definir.

§ 2º O cumprimento da exigência deverá ocorrer no prazo estabelecido, mediante apresentação de documentação que comprove o seu atendimento.

§ 3º Após o cumprimento da exigência pelo Município, o CETRAN realizará nova inspeção para emissão da certificação, conforme o caso.

Art. 6º Após a integração ao SNT, o Município deverá manter a atualização de seus dados cadastrais, bem como comunicar ao CETRAN, no prazo de 30 (trinta) dias, qualquer alteração na documentação ou na situação anteriormente verificada.

Art. 7º Os Municípios já integrados ao SNT, na data da publicação desta resolução, também deverão atender o que ela dispõe, bem como o as demais normas em vigor, e poderão, a critério do CETRAN, receber a visita da equipe de inspeção técnica a fim de verificar sua regular atuação e as condições de instalação da sede do órgão ou entidade executivo de trânsito, na forma do inciso VIII, do artigo 14, do CTB.

§ 1º Quando da inspeção proceder-se-á na forma do Art. 5º desta Resolução.

§ 2º Os Municípios já integrados deverão encaminhar para o CETRAN cópias atualizadas dos documentos, normas e convênios em vigor previstos nos incisos I a VI do Art. 2º, no prazo de até 10 (dez) dias, contados a partir da entrada em vigor desta Resolução.

Art. 8º Fica aprovado o Manual Orientador de Municipalização do Trânsito, na forma do Anexo III.

Art. 9º Esta Resolução entrará em vigor em 60 (sessenta) dias após sua publicação em Diário Oficial do Estado do Paraná.

Sala das Sessões, Curitiba, 26 de setembro de 2011.

Cumpridas as exigências legais, o município será certificado e poderá exercer na plenitude suas competências legais.

## **CONSTITUIÇÃO DO FUNDO MUNICIPAL DE GERÊNCIA DOS RECURSOS ORIUNDOS DAS MULTAS DE TRÂNSITO**

As receitas oriundas da arrecadação com multas de trânsito, conforme já explanado, tem destinação específica. Uma prática corrente na Administração Pública, quando isto acontece em vários outros setores, é gerir tais recursos através de um fundo específico. Assim fica facilitada a prestação de contas bem como gerência dos recursos, com objetivos de que o município não venha a ter problemas futuros, além de ser esta a forma através da qual os demais entes que arrecadam têm para repassar os recursos ao município de origem da multa ou que fez a autuação.

Na parte final do manual existe um modelo de lei que cria o fundo.

## **MODELOS DE DOCUMENTOS**

## **Modelo de ofício solicitando a Integração do Município ao SNT**

### **ESTADO DO PARANÁ PREFEITURA MUNICIPAL DE**

Ofício n.º (XXX)

Senhor Presidente,

Informamos a Vossa Senhoria que o Município (nome do município) se encontra estruturado para gerir o trânsito dentro de sua circunscrição, conforme prevê o art. 24, do CTB, e Resolução CONTRAN n.º 296/08, bem como Resolução CETRAN/PR n.º. 000/2011, estando apto a desenvolver as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística, bem como, constituição de Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

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

Sendo assim, solicitamos a integração deste Município ao Sistema Nacional de Trânsito para que em parceria com os demais órgãos e entidades se possa construir um trânsito mais seguro.

Atenciosamente,

Prefeito Municipal

#### **Anexos:**

- I - legislação municipal da constituição do Órgão ou Entidade Executivo de Trânsito Municipal;
- II - ato de nomeação da Autoridade de Trânsito;
- III - legislação de constituição da JARI;
- IV - Regimento Interno da JARI;
- V - ato de nomeação dos integrantes da JARI;
- VI - convênios assinados sobre operação e fiscalização de trânsito.
- VII – outros documentos julgados necessários.

Ao Exmo. Senhor

**Reinaldo de Almeida Cesar**

Presidente do Conselho Estadual de Trânsito do Paraná – CETRAN/PR  
Curitiba - PR

## MINUTA DE LEI CRIANDO O ÓRGÃO DE TRÂNSITO MUNICIPAL

Dispõe sobre a criação (nome do órgão municipal executivo de trânsito e 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 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, pedestres e animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas;

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

IV – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsitos e suas causas;

V – estabelecer, em conjunto com órgão de polícia de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis por infração de circulação, estacionamentos e paradas, previstas no Código de Trânsito Brasileiro, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII – aplicar as penalidades de advertência por escrito, autuar e multar por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito Brasileiro, notificando os infratores e arrecadando as multas aplicadas;

VIII – fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas as infrações por excesso de peso, dimensão e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas aplicadas;

IX – fiscalizar o cumprimento do disposto no artigo 95, da Lei Federal n.º 9.503, de 23-9-1997, aplicando as penalidades e arrecadando as multas previstas;

X – implantar, manter, operar e fiscalizar, o 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 escoltas, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos escoltas, e transportes 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 a unificação do licenciamento, à simplificação e a celeridade das transferências de veículos e de proprietários 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 estabelecida pelo CONTRAN;

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

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

XVIII – conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e 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 ruídos produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, da Lei Federal nº 9.503 de 23-9-97, além de dar apoio às específicas de órgão ambiental, quando solicitado;

XXI – vistoriar veículos que necessitem de autorização especial por transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para sua circulação;

XXII – coordenar e fiscalizar os trabalhos na área de Educação de Trânsito no Município;

XXIII – executar, fiscalizar e manter em perfeitas condições de uso a sinalização semafórica;

XXIV – realizar estatística no que tange a todas as peculiaridades dos sistemas de tráfego.

Art. 3º O (nome do órgão municipal executivo de trânsito e 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.

Art. 4º Ao (nome do cargo do dirigente máximo do órgão municipal executivo de trânsito e 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.

Parágrafo único. O (cargo do dirigente máximo do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário) é a autoridade competente para aplicar as penalidades previstas na legislação de trânsito.

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

- I – planejar e elaborar projetos, bem como coordenar estratégias de estudos do sistema viário;
- II – planejar o sistema de circulação viária do município;
- III – proceder a estudos de viabilidade técnica para a implantação de 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 das 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 trânsitos 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 n.º 9.503, de 23-9-1997.

Art. 10. 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 n.º 357/2010)

Art. 11. A JARI será composta pelos seguintes membros:

I – 1 (um) representante do órgão que impôs a penalidade;

II – 1 (um) representante indicado pela entidade representativa da sociedade ligada a área de trânsito.

III - 1 (um) representante com conhecimento na área de trânsito com no mínimo nível médio;

§ 1º A nomeação dos três titulares e dos respectivos suplentes será efetivada pelo Prefeito do respectivo município;

§ 2º O mandato dos membros da JARI terá duração de **(um ou dois ano(s))**, permitida **recondução (ou não)- optar**.

Art. 12. A JARI deverá informar ao Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) a sua composição e encaminhará o seu regimento

interno, observada a Resolução do CONTRAN 357/2010, que estabelece as diretrizes para elaboração do regimento interno da JARI.

Art. 13. 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. 14. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

## MINUTA DE LEI CRIANDO A JARI

Dispõe sobre a criação (nome do órgão municipal executivo de trânsito e 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 o (nome do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário), para exercer as competências do artigo 24, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Compete ao (nome do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário) exercer as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito, controle e análise de estatística conforme exigido na Resolução n.º **296/2008-CONTRAN**.

Art. 3º A estrutura do (nome do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário) será regulamentada por meio de regimento interno, especificando as atribuições e responsabilidades do órgão.

Art. 4º Cabe ao responsável pelo (nome do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário) atuar com autoridade de trânsito municipal.

Art. 5º 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, atendendo ao disposto no art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro-CTB.

Art. 6º Fica criada a Junta Administrativa de Recursos de Infrações–JARI vinculada ao (nome do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário).

Art. 7º A JARI terá regimento próprio regulamentado através de decreto municipal, observado o disposto no inciso VI, do art. 12, do CTB e apoio administrativo e financeiro do (nome do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário).

Art. 8º. Compete a 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 os problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Art. 9º 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;

§ 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. 10. 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.

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

Art. 11. JARI deverá informar ao Conselho Estadual de Trânsito (CETRAN) a sua composição e encaminhará o seu regimento interno, observada a Resolução 357/2010, que estabelece as diretrizes para elaboração do regimento interno da JARI.

Art. 12. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações próprias da Prefeitura Municipal.

Art. 13. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

## **MINUTA DE PORTARIA NOMEAÇÃO DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO<sup>3</sup>**

(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 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 em contrário.

---

<sup>3</sup> Os Atos de nomeação também podem ser por decretos, observada a legislação.

## **MINUTA PORTARIA NOMEAÇÃO MEMBROS DA JARI**

(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 conhecimentos na área de trânsito) - (nome do suplente)

II - (nome do representante do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário)

- (nome do suplente do representante do órgão municipal executivo de trânsito e rodoviário)

III - (nome do representante da entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito)

- (nome do suplente da entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito)

Art. 2º O presidente da JARI será o 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.

## **MODELO DE LEI CRIANDO O FUNDO 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, resolve:

Art. 1º Fica criado o Fundo Municipal de Trânsito, com a finalidade de administrar os procedimentos de cobrança das multas de trânsito.

Art. 2º A receita arrecadada pelo Fundo Municipal de Trânsito, conforme estabelece a Deliberação nº 33, de 3 de abril de 2002 do CONTRAN e a Resolução nº 191, de 16 de fevereiro de 2006, que regulamentam o art. 320 do CTB, será aplicada exclusivamente em projetos de:

- I – sinalização;
- II – engenharia de tráfego e de campo;
- III – policiamento e fiscalização; e,
- IV – educação de trânsito.

Paragrafo único. Na aplicação dos recursos deverá ser observado o detalhamento e instruções da Portaria nº 407/2011 – DENATRAN.

Art. 3º Constituem receitas do Fundo Municipal de Trânsito, todos os recursos originários da aplicação de multas de trânsito percebidas pelo município, provenientes de:

- I – repasse da União;
- II – repasse do Estado; e,
- III – arrecadação pelo próprio município.

Art. 4º Será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito, o percentual de 5% (cinco por cento) dos recursos arrecadados com a cobrança das multas de trânsito aplicadas.

Art. 5º O Fundo Municipal de Trânsito será administrado por um Conselho Diretor, composto por 4 (quatro) membros, sendo 2 (dois) membros do Departamento Municipal de Trânsito e 2 (dois) membros da Secretaria Municipal de Administração e Finanças, indicados pelo respectivo Secretário.

Art. 6º São atribuições do Conselho Diretor:

- I – estabelecer diretrizes de sua área;
- II – planejar, coordenar, orientar e executar as atividades do Fundo Municipal de Trânsito, promovendo os meios necessários a realização de seus objetivos;
- III – desenvolver estudos e pesquisas visando o aperfeiçoamento das atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização e policiamento de trânsito; e,
- IV – gerenciar e fiscalizar a arrecadação da receita e seu recolhimento.

Art. 7º O Fundo Municipal de Trânsito integrará o orçamento da Secretaria de Administração e Finanças em obediência ao princípio da unidade.

Art. 8º A contabilização do Fundo Municipal de Trânsito será realizada pela Contabilidade Geral do Município.

Art. 9º Para a cobertura das despesas decorrentes da execução desta Lei, fica o Chefe do Executivo autorizado a abrir um crédito especial até o total dos valores aprovados pelo Poder Legislativo, constantes do orçamento para dotação do Fundo Municipal de Trânsito.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 11. Revogam-se as disposições em contrário.

## **RESOLUÇÃO Nº 357 DE 02 DE AGOSTO DE 2010**

Estabelece diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das Juntas administrativas de Recursos de Infrações – JARI.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o inciso VI do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e à vista do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – STN, Considerando a necessidade de adequar a composição das Juntas Administrativas de Recursos e Infrações – JARI;

Considerando a instauração dos Processos Administrativos nº 80001.016472/2006- 15, 80001.008506/2006-90 e 80000.014867/2009-28,

### **RESOLVE:**

Art. 1º Estabelecer diretrizes para a elaboração do Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, constantes do Anexo desta Resolução.

Art. 2º Fica revogada a Resolução CONTRAN nº 233, de 30 de março de 2007.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

### **ANEXO**

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.