



**RESOLUÇÃO Nº 009 DE 08 DE FEVEREIRO DE 2013  
(Publicada no DOE Nº 3.838, de 20 de março de 2013)**

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

**O CONSELHO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO ESTADO DO TOCANTINS**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Art. 14 da Lei Nº 9.503/97, CTB – Código de Trânsito Brasileiro, pelo Decreto nº 652/98 alterado pelo Decreto nº. 3.008/2007 e pelo ATO nº. 1970 – NM, de 20.06.2011 – Publicado no Diário Oficial do Estado do Tocantins nº. 3.406, de 20.06.2011.

Considerando o disposto no artigo 24 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 órgãos e entidades integrantes do SNT proporcionarão aos membros do CONTRAN, CETRA e CONTRADIFE, 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 CETRA para cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito no âmbito de suas atribuições;

Considerando a necessidade de 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: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estática de trânsito, e que disponham de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI, resolve:

Art. 1º A integração dos Municípios do Estado do Tocantins 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 CETTRAN-TO, conforme ficha de inspeção técnica disposta no ANEXO I desta Resolução:

Art. 2º O pedido de integração do município deverá ser encaminhado diretamente ao CETTRAN, instruído com documentação de acordo com o artigo 2º da Resolução 296/2008 do CONTRAN e em conformidade com as orientações constante do Anexo III, desta Resolução.

§ 1º Quando necessário o CETTRAN poderá solicitar informações e documentos complementares;

§ 2º 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 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 – educação para o trânsito;
- III – fiscalização e operação de trânsito;
- IV – coleta, controle e análise estatística de trânsito municipal.

Parágrafo Único – As visitas de inspeção técnica de integração serão agendadas com antecedência mínima de 02 (dois) dias úteis.



Art. 4º Por ocasião da inspeção técnica, o representante do CETTRAN preencherá a Ficha de Inspeção Técnica do órgão ou entidade executivo de trânsito municipal, constante no Anexo I desta Resolução.

Art. 5º Sendo constatada a conformidade do órgão ou entidade executivo de trânsito municipal, o CETTRAN certificará a existência das condições mínimas para o exercício de suas competências legais ao Município e ao DENATRAN, expedindo a 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 CETTRAN 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 CETTRAN, 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 as demais normas em vigor, e poderão, a critério do CETTRAN, 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 CETTRAN cópias atualizadas dos documentos, normas e convênios em vigor previstos nos incisos I a IV do art. 2º, no prazo de até 30 (trinta) dias, contatos a partir da entrada em vigor desta Resolução.

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

Art. 9º Esta Resolução entrará em vigor em 30 (trinta) dias após sua publicação em Diário Oficial do Estado do Tocantins.



Sala das Sessões do CETRAN, Palmas, 08 de fevereiro de 2013.

**Edivan Ribeiro de Souza**

Presidente do CETRAN

**Leíse Vilardi Parente**

Conselheira

**José Evando de Amorim**

Conselheiro

**Rômulo Rogério Jácome Mascarenhas**

Conselheiro

**Gizela Eliane Ferreira da Costa**

Conselheira

**Jaizon Veras Barbosa**

Conselheiro

**Manoel Messias Dias Pinto**

Conselheiro

**João Paulo Ramos Leandro**

Conselheiro

**Odenir de Jesus Grota**

Conselheiro

**Roni Von Pinto da Silva**

Conselheiro

**José Aparecido do Nascimento**

Conselheiro

**Aurelice Barros de Oliveira**

Conselheira

**Iracy Pereira Peixoto**

Conselheira

**ANEXO I**  
**RELATÓRIO DE INSPEÇÃO TÉCNICA**

**DATA:** \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

**01. IDENTIFICAÇÃO DO MUNICÍPIO**

MUNICÍPIO	
PREFEITO	
Nº. HABITANTES	
Nº. VEÍCULOS LICENCIADOS	

**02. IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNTITO**

DENOMINAÇÃO	
AUTORIDADE	
ENDEREÇO	
TELEFONE	
E-MAIL	

**03. ENGENHARIA DE TRÁFEGO / SINALIZAÇÃO**

RESPONSÁVEL	
TELEFONES	
E-MAIL	
PLANEJAMENTO	
EXECUÇÃO	

**04. EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO**

RESPONSÁVEL	
TELEFONES	
E-MAIL	
PLANEJAMENTO	
EXECUÇÃO	



#### **05. FISCALIZAÇÃO E OPERAÇÃO DE TRÂNSITO**

RESPONSÁVEL	
TELEFONES	
E-MAIL	
PLANEJAMENTO	
EXECUÇÃO	

#### **6. COLETA, CONTROLE, ANÁLISE E ESTATÍSTICAS DE TRÂNSITO**

RESPONSÁVEL	
TELEFONES	
E-MAIL	
PLANEJAMENTO	
EXECUÇÃO	

#### **7. PROCESSAMENTO E ANÁLISE DE DEFESA PRÉVIA**

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

#### **8. JARI**

RESPONSÁVEL	
NOME COMPLETO	
ENDEREÇO	
TELEFONES	
E-MAIL	



ATO DE NOMEAÇÃO	
INÍCIO/TERMINO 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	
Dispositivos de Canalização	
Dispositivos de sinalização 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 existente	
Identificação de pólos geradores de trânsito	
Estudos/estatísticas de acidentes	
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 CETRA**

--



Comissão de vistoria,

Conselheiro do CETRAN

Conselheiro do CETRAN

Conselheiro do CETRAN

## ANEXO II

### CERTIFICADO DE CONFORMIDADE

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

*Nome do município*

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

Palmas, ..... de ..... de .....

**EDIVAN RIBEIRO DE SOUZA – CEL QOPM R/R**

Presidente



**ANEXO - III**

# **MANUAL DE MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO**

## **ÍNDICE**

**INTRODUÇÃO**

**SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO**

**ÓRGÃO EXECUTIVO DE TRÂNSITO**

**AUTORIDADE DE TRÂNSITO**

**APLICAÇÃO DOS RECURSOS DE MULTA**

**JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÃO - JARI**

**INTEGRAÇÃO DOS MUNICÍPIOS AO SNT – PASSO A PASSO**

**CONVÊNIOS**

**CONSÓRCIOS**



## MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

### INTRODUÇÃO

Alinhado com as políticas estaduais e federais, o projeto de apoio à MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO faz parte da política de desconcentração socioeconômica promovida pelo governo do Estado do Tocantins, que objetiva promover o desenvolvimento sustentável dos municípios de forma a proporcionar a redução das desigualdades sociais e dos desequilíbrios entre os municípios tocantinenses. Dessa maneira, a magnitude do presente projeto reside na sua capacidade de visualizar o desenvolvimento social como um conjunto de elementos essenciais, cuja sinergia conduz ao desenvolvimento regional sustentável.

Como parte dessa estratégia, o Departamento de Trânsito do Estado do Tocantins / DETRAN-TO está à frente do Projeto de apoio aos municípios no processo de criação do órgão executivo de trânsito municipal, quer individualmente, quer através de consórcios públicos, por entender que esta é uma importante ferramenta de aproximação do gestor público municipal às necessidades da população local, além de ampliar o leque de opções do município para enfrentar os problemas gerados pelo crescimento urbano, permitindo encará-los de maneira planejada e menos traumática no que tange o trânsito municipal.

Outras ações promovidas pelo Governo do Estado corroboram para a desconcentração socioeconômica, cujos resultados são importantes ferramentas de apoio a municipalização de trânsito. Como por exemplo, a ação de assistência técnica aos municípios para a criação e manutenção de Consórcios Públicos Intermunicipais de Desenvolvimento Regional. Esta ação é conduzida pela Secretaria das Cidades e do Desenvolvimento Urbano do Tocantins, que em 2012, auxiliou 135 dos 139 municípios tocantinenses na criação e formalização de 06 consórcios públicos intermunicipais.

O resultado expressivo desta ação coloca o Tocantins numa posição de destaque a nível nacional, ao mesmo tempo em que abre uma janela de oportunidades para o desenvolvimento dos pequenos municípios. A cooperação federativa possibilita aos municípios ofertar serviços públicos que antes eram inviáveis devido ao alto custo e baixa



demanda, mas que agora podem ser compartilhados entre si, aumentando a demanda e diluindo os custos individuais, como é o caso da Municipalização de Trânsito.

Os maiores impactos da urbanização são sentidos nos municípios. O Banco Mundial considera que a urbanização seja o fenômeno do século e observa que 90% das transformações decorrentes desse movimento acontecerão nos países em desenvolvimento. Assim sendo, é esperado um incremento populacional das áreas urbanas de, aproximadamente, dois bilhões de novos residentes nas próximas duas décadas, sendo que, a maior parte desse crescimento ocorrerá em cidades de pequeno e médio porte.

Segundo o IBGE 2011, no Brasil, 86.91% da população residem em cidades.

O relatório divulgado pela ONU - Habitat, "Estado das cidades da América Latina e do Caribe 2012" prevê que, em 2020, a porcentagem da população urbana no Brasil aumente para 89.50%.

É importante lembrar que as pessoas que habitam as cidades se encontram diariamente, ou, em algum momento de suas vidas, nas vias públicas, ou seja, no trânsito, de maneira que o tema é considerado muito importante no contexto da urbanização mundial, tanto que em 02 de março de 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas, através de Resolução A/RES/64/255, proclamou o período compreendido entre 2011 a 2020 como a "Década de Ações para a Segurança no Trânsito". Essa resolução pede que governos de 178 países se comprometam em tomar novas medidas para prevenir os acidentes e mortes no trânsito.

A resolução mencionada tomou como base os estudos da Organização Mundial de Saúde (OMS), que estimou a morte de cerca de 1,3 milhão de pessoas por ano no trânsito. Trata-se da nona causa de mortes em todo o mundo. Também registrou que os acidentes no trânsito ferem entre 20 e 50 milhões de pessoas a cada ano. A OMS prevê que permanecendo nesse ritmo, em 2030 a morte por acidente de trânsito se transformará na quinta principal causa de morte no mundo.

Como se pode perceber, o município mudou, já não é mais o mesmo, está bem diferente daquela pequena vila do início dos anos 80. No Brasil, após a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 / CRFB, tanto o perfil do município, quanto o perfil do gestor público municipal mudaram significativamente. A Carta Magna de 1988 foi concebida no momento em que o país buscava mais democracia, desenvolvimento, justiça,



eficiência e menos desigualdade, sendo esses, os princípios forjados no seio da constituição brasileira e que atualmente norteiam as reformas do Estado.

O modelo de constituição brasileiro é inovador e único no mundo que reconhece o município como ente federado e autônomo, definindo um conjunto de competências ou prerrogativas que não podem ser abolidas ou alteradas de modo unilateral pelo governo central.

A ideia da autonomia municipal foi motivada pela busca de um Estado menos centralizado, partindo do pressuposto de que o Estado descentralizado teria mais condições de atender aos anseios e necessidades de seu povo, sendo, portanto, mais eficiente e eficaz. Tal pressuposto se confirma através do seu conceito norteador: quanto maior a independência do município em buscar soluções próprias, mais diverso e justo será o país.

Hoje para governar, o Prefeito deve buscar conhecer as competências municipais e principalmente as necessidades da sociedade local. Vale ressaltar que cada vez mais, os atos da administração pública são disciplinados pela legislação e pela participação e controle social.

Nesse sentido, a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que aprova o **Código de Trânsito Brasileiro - CTB** trouxe, entre outras inovações, a Municipalização do Trânsito. A lei, em seu Art. 1º, § 1º, define trânsito como o uso das vias pelas pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.

A municipalização do trânsito consiste em integrar os órgãos executivos de trânsito e rodoviários municipais ao SNT – Sistema Nacional de Trânsito. É o município integrando os organismos que atuam no trânsito do país, dentro dos limites de sua circunscrição (divisão administrativa). Diversas providências, consideradas obrigatórias, são necessárias para efetivar este processo, com o objetivo de que cada município possa atuar em sua área de competência.

O CTB apresenta em seu Art. 7º, os órgãos e entidades que compõem o SNT, sendo que nos incisos III e IV são citados os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e **dos Municípios**. O Art. 8º rege que: *Os Estados, o Distrito Federal e os municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos*



*de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.*

O CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, (órgão máximo normativo, consultivo, e coordenador da Política e do Sistema Nacional de Trânsito) elaborou a Resolução nº. **296/08**. Tal resolução apresenta o processo legal, administrativo e técnico, que o município deve realizar para assumir as responsabilidades que lhe cabem. Ressalta-se que o CTB, em seu Art. 16, determina que “junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI, órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.”

O CETTRAN – Conselho Estadual de Trânsito, (órgão máximo normativo, consultivo e coordenador, em âmbito estadual.), elaborou a **Resolução nº 009/2013**. A resolução dispõe sobre a integração de municípios ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT e critérios para certificação, e aprova em seu art. 8, o **Manual de Orientação sobre a Municipalização do Trânsito**, na forma do Anexo III.

A inclusão dos municípios ao SNT resulta na atribuição de responsabilidades no que diz respeito à gestão do trânsito, implicando aos municípios o direito e o dever de gerir o trânsito local. Desta forma, é competência do município gerir diretamente as questões de trânsito de sua circunscrição, ou mediante a formalização de consórcios com outros municípios, adequando-as da forma que lhe for conveniente, tendo como premissa básica a qualidade de vida de seus munícipes.

Portanto, ao municipalizar o trânsito, o gestor público está cumprindo a legislação e primando pela boa administração. Sua proximidade com a comunidade lhe permite conhecer as reais necessidades do trânsito local, por sua vez, a autonomia municipal que foi assegurada pela CRFB de 1988 lhe permite planejar o desenvolvimento urbano com políticas apropriadas no que se refere à circulação com segurança das pessoas, dos veículos utilizados no transporte público, da sinalização e orientação de trânsito e da operação de carga e descarga locais.



## SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

O Art. 7º do CTB determina que:

*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.*

O quadro a seguir demonstra a estrutura do Sistema Nacional de Trânsito:

Sistema Nacional de Trânsito - SNT

Instância	Órgãos consultivos	Órgãos executivos		Agentes de fiscalização	Órgão julg. 1ª instância
		Trânsito	Rodoviário		
Federal	Contran (2ª instância)	Denatran	DNIT	Polícia Rodoviária Federal/DNIT	Jari
Estadual	Cetran/ CONTRANDIFE (órgão julgador de 2ª instância)	Detran	DER	Polícia Militar (convênio) agentes do Detran e DER	Jari
Municipal	–	Órgão municipal urbano e rodoviário		Polícia Militar (convênio) agentes dos órgãos municipais	Jari

Neste quadro vemos a inserção de cada órgão dentro do sistema e em cada esfera. Assim podemos visualizar onde o município se enquadra dentro do sistema.

O CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito é o coordenador do sistema e órgão máximo normativo e consultivo. O CETRAN, Conselho Estadual de Trânsito é o órgão



máximo normativo, consultivo e coordenador, em âmbito estadual. O DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito é o órgão executivo de trânsito da União. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes é o órgão executivo rodoviário da União.

Com o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN ficam as questões relacionadas ao registro dos condutores (Formação, Carteira Nacional de Habilitação - CNH, Permissão para dirigir, Registro Nacional de Carteira de Habilitação - RENACH, etc.) e ao registro dos veículos automotores (Registro, Licenciamento, Documentação, Registro Nacional de Veículos Automotres – RENAVAM, etc.), entre outras.

Os DERs, no caso do Tocantins, DERTINS, que são os órgãos executivos rodoviários, lidam com as questões relativas à circulação, ao estacionamento e parada nas rodovias, além da fiscalização de todas as infrações, às regras e à sinalização de trânsito dentro de suas circunscrições, isto é, dentro de sua área de domínio.

À PRF - Polícia Rodoviária Federal compete realizar o patrulhamento ostensivo rodoviário e fiscalizar as rodovias federais, com relação a todos os tipos de infrações relacionadas no CTB. As PM's - Polícias Militares, quando houver convênio firmado com o Órgão Executivo Municipal, ou com o Governo do Estado, com sua interveniência deverão executar as atividades de fiscalização previstas nos referidos convênios.

O Sistema Nacional de Trânsito é muito complexo e diverso, sendo de suma importância que os Municípios estejam integrados às ações dos órgãos executivos de trânsito e rodoviário, bem como, aos órgãos normativos. A Integração permite a correta aplicação das regulamentações nacionais e estaduais de trânsito.

Com a municipalização do trânsito, o município passa a realizar a gestão do trânsito de sua cidade de forma completa, assumindo as questões relacionadas ao pedestre, à circulação, ao estacionamento e à parada de veículos e animais, à implantação e manutenção da sinalização, a administração de operações e fiscalização relacionadas ao trânsito, entre



outras. E isso ocorre não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. Aos órgãos executivos municipais de trânsito cabem exercer 21 (vinte e uma) atribuições, conforme Art. 24 do CTB - Código de Trânsito Brasileiro. Cópia deste artigo está anexada a este documento. Outras atribuições pertinentes à municipalidade poderão ser acrescentadas, desde que não contrariem outras normas.

## **ÓRGÃO EXECUTIVO DE TRÂNSITO**

Para que os municípios possam integrar-se ao SNT, é necessária a criação de um órgão e entidade municipal executiva de trânsito e rodoviário, que pode ocorrer de forma individualizada, ou, através da formação de consórcio públicos, com base na Lei 11.107/2005, que disponha 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, conforme apresentado na Resolução n.º296/08, cópia anexa.

Para tanto, o tamanho das estruturas necessárias será proporcional ao tamanho das cidades, suas frotas, população, etc. Podendo ser uma nova secretaria de trânsito, um departamento de trânsito ou coordenadoria de trânsito subordinado a uma secretaria existente, uma empresa pública de trânsito, um departamento ou seção dentro de uma estrutura existente. É preferível que o órgão executivo de trânsito esteja vinculado ao órgão responsável pelo uso do solo, obras e atividades de transporte urbano.

As ações de planejamento na gestão do trânsito visam basicamente dar coerência à atuação do órgão e evitar dispersão de recursos. São necessárias definições de caráter estratégico: políticas (diretrizes, objetivos e prioridades) a serem seguidas nas questões mais importantes, como a acesso a áreas centrais, políticas de estacionamento e carga e descarga, de pedestres e controle de velocidade, de recursos humanos e materiais, de terceirização de atividades, entre outras.

Órgãos ou entidades municipais de trânsito, tanto quanto os outros órgãos do SNT, respondem objetivamente por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, erro ou



emissão na execução e manutenção de programas, projetos e serviços de trânsito, conforme previsto no Art. 1º, § 3º do CTB.

Ao assumir o gerenciamento do trânsito, o município assume a responsabilidade pelos serviços de engenharia, fiscalização, educação para o trânsito, levantamento, análise e controle de dados estatísticos e a junta administrativa de recursos de infrações. A seguir apresentamos as principais atividades desenvolvidas por cada um destes serviços:

## **Engenharia**

- Definição de 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, entre outras;
- Planejamento da circulação, de pedestres e veículos, de orientação de trânsito, de tratamento ao transporte coletivo, entre outros;
- Projeto de área (mão de direção, segurança, pedestres, sinalização etc.), de corredores de transporte coletivo (faixas exclusivas, localização de pontos de ônibus, prioridade em semáforos etc.), de pontos críticos (congestionamentos e elevado número de acidentes);
- Implantação e manutenção da sinalização (vertical, horizontal e semafórica);
- Operação de trânsito (estar na via resolvendo os problemas de trânsito);
- Análise de edificações geradoras ou atradoras de trânsito de veículos ou de pedestres (polos geradores de trânsito - escolas dos mais variados tamanhos, *shoppings centers*, *cursinhos*, terminais, etc.);
- Autorização de obras e eventos, na via ou fora dela, que possam gerar impacto no trânsito (obras viárias, shows, jogos de futebol, passeios ciclísticos, maratonas, festas juninas, filmagens, etc.).

### **Fiscalização**

- Exercício do poder de polícia administrativa de trânsito, aplicando as penalidades cabíveis e arrecadando as multas que aplicar dentro da competência legalmente estabelecida e no âmbito da circunscrição do município, através dos meios eletrônicos e não eletrônicos;
- Autuação, processamento de multas, seleção, capacitação, treinamento, designação e credenciamento de agentes de fiscalização.

### **Educação de Trânsito**

- A criação da área de educação de trânsito, conforme Resolução do CONTRAN;
- Ações de segurança de trânsito trabalhando os comportamentos;
- Introdução do tema trânsito seguro nas ações rotineiras para pessoas de todas as faixas etárias, através de linguagem específica.

### **Levantamento, análise e controle de dados estatísticos**

- Acidentes, com vítima, vítimas fatais, volume de veículos por tipo, volume de pedestres etc.

### **Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI**

- Julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades de trânsito ou rodoviários;
- A criação do Órgão Executivo de Trânsito é a forma de garantir ao administrador municipal as condições de atender, de forma direta, as necessidades da população. O administrador terá, sob sua jurisdição, a implantação de uma política de trânsito capaz de atender as demandas de segurança e fluidez e mais facilidade para a articulação das ações de trânsito, transporte coletivo e de carga e o uso do solo. Essas ações são fundamentais



para a consecução de um projeto de cidade mais humana e adequada à convivência com melhor qualidade de vida.

## **AUTORIDADE DE TRÂNSITO**

A indicação do Dirigente Máximo do Órgão Executivo de Trânsito Municipal é feita pelo Prefeito Municipal através de portaria. Caso não seja adotada esta providência, o Prefeito será o responsável.

A autoridade de trânsito é responsável pela execução de todas as ações necessárias para a fluidez e segurança do trânsito e pelas autuações e multas aplicadas no âmbito de sua circunscrição. Também é responsável pelo julgamento da consistência do auto de infração lavrado por seus agentes ou por aqueles que executam esta função por convênio, bem como o julgamento de eventual defesa interposta pelos interessados.

Para auxiliar nas atividades, a autoridade pode contratar uma comissão composta de servidores, emitindo seu parecer final após a análise prévia. A autoridade de trânsito pode exercer diretamente a função de julgar as defesas sem necessidade de análise preliminar de comissão nos municípios de pequeno porte, em que o volume de infrações é pequeno. A Resolução do CONTRAN n.º 149/03 norteia os municípios sobre as competências da Autoridade de Trânsito e estará vigente até o dia 01/07/2013, quando será revogada pela Resolução do CONTRAN 404/2012.

## **APLICAÇÃO DOS RECURSOS DE MULTA**

Conforme o Art. 320 do CTB, a receita arrecadada pelo município com a cobrança de multas de trânsito deverá ser aplicada exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. E o parágrafo único deste artigo diz: “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.” Este fundo é o FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.



A Resolução n.º 191/06 do CONTRAN, também se reporta a este assunto, esclarecendo as possibilidades de aplicação do recurso. No âmbito do executivo, a Portaria 407, de 27 de abril de 2011, do DENATRAN, também regulamenta essa situação.

## **JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÃO - 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 na Resolução n.º357/10 do CONTRAN. A JARI deverá ser criada por lei ou decreto municipal. Caso se 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 Conselho Estadual de Trânsito – 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.



No julgamento dos recursos, a JARI não poderá modificar o tipo da penalidade ou indeferimento do recurso. Das decisões da JARI, tanto o órgão executivo quanto o infrator poderão entrar com recurso em segunda instância no prazo de 30 dias. O órgão executivo deve receber o recurso em segunda instância, instruí-lo com as informações do julgamento em primeira instância, e encaminhá-lo imediatamente ao CETTRAN, órgão competente para julgá-lo.

A JARI, órgão colegiado, terá, no mínimo, três integrantes, obedecendo-se aos seguintes critérios para a sua composição: um integrante com conhecimento na área de trânsito com, no mínimo, nível médio de escolaridade; um representante servidor do órgão ou entidade que impôs a penalidade; um representante de entidade representativa da sociedade ligada à área de trânsito. É facultada a suplência, mas esta é recomendável.

## **INTEGRAÇÃO DOS MUNICÍPIOS AO SNT – PASSO A PASSO**

Atendidas as condições acima descritas, o município encaminhará ao Conselho Estadual de Trânsito – CETTRAN, os seguintes dados de cadastros e documentação:

- Denominação do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário, anexando cópia da legislação de sua constituição;
- Identificação e qualificação das autoridades de trânsito e/ou rodoviária municipal, anexando cópia do auto de nomeação;
- Cópias da legislação de constituição da JARI, de seu regimento interno e sua composição;
- Endereço, telefones, fac-símile e e-mail do órgão ou entidade executivo de trânsito e/ou rodoviário.

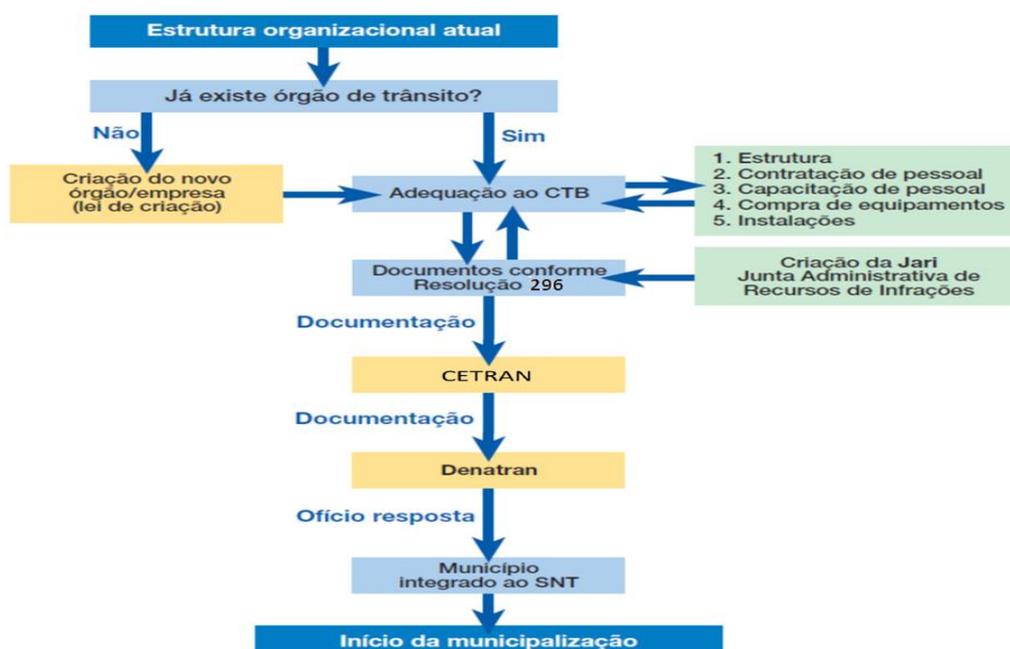
O CETTRAN, com suporte dos órgãos do SNT do Estado, promoverá inspeção técnica para verificar a conformidade das informações. Em caso de perfeita conformidade, encaminhará a documentação para o DENATRAN; em caso de desconformidade, solicitará ao município a necessidade de cumprimento da exigência que definir.

O município que receber do CETTRAN, a solicitação de cumprimento de exigências, cumprirá o requerido no prazo estabelecido, rerepresentando a documentação.

Após o recebimento da exigência pelo município, o CETRAN fará nova inspeção emitindo nova certificação, conforme o caso.

O CETRAN encaminhará a documentação ao DENATRAN, que oficializará a integração do município ao SNT.

Segue quadro resumo do passo a passo para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito:



Em resumo, elencamos dez etapas da municipalização do trânsito:

1. Definir a política ideal para a cidade, com base no que diz o Código de Trânsito Brasileiro;
2. Escolher a estrutura em que funcionará o órgão executivo de trânsito;
3. Definir o planejamento fundamental de engenharia, da fiscalização e da educação de trânsito;
4. Enviar a lei municipal de criação do novo órgão, ou ampliação do órgão existente;
5. Criar a Junta Administrativa de Recursos de Infrações;
6. Estabelecer formas de comunicação direta com os munícipes;
7. Integrar o órgão ao SNT;

8. Firmar convênios com outros órgãos, quando necessário;
9. Estabelecer o procedimento de arrecadação de multas;
10. Providenciar a inclusão da arrecadação e de outros recursos no orçamento municipal.

## 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.

Depois de integrado ao SNT, o município poderá realizar convênios com os demais componentes do sistema.

O Art. 25 do CTB diz:

*“Os órgãos e entidades executivos do SNT poderão celebrar convênios 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.*

## CONSÓRCIOS

Há ainda a possibilidade dos municípios valerm-se dos consórcios municipais em que estão inseridos, com o intuito de redução dos custos operacionais quanto à implantação e manutenção da municipalização do trânsito. Desta forma, podem-se ratear despesas com funcionários, operacionalização de serviços ou ainda terceirização de atividades. Estas possibilidades deverão ser estudadas particularmente, adequando as necessidades dos



municípios envolvidos de forma a se obter a melhor solução técnica/ administrativa / financeira.

O **Art. 5º da Resolução n.º 296 do CONTRAN**, diz: “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 n.º 11.107, de 06 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 CETTRAN, cópia de toda a documentação referente ao Consórcio, exigida na referida Lei específica.”

Os consórcios públicos são parcerias formadas por dois ou mais entes da federação para a *realização de objetivos de interesse comum*, em qualquer área. Segundo a Secretaria de Relações Institucionais da Presidência da república, os Consórcios Públicos tem o objetivo de fortalecer o FEDERALISMO COOPERATIVO e consolidar a engenharia institucional do Estado brasileiro, objetivando promover uma maior articulação e coordenação entre as três esferas de governo. Sob o ponto de vista dos municípios, a constituição de consórcio tem por objetivo viabilizar a gestão pública municipal na *solução de problemas comuns onde as ações conjuntas são o meio mais eficiente e eficaz*.