

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

Orientações básicas para a organização da estrutura municipal e a integração ao Sistema Nacional de Trânsito



MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

Orientações básicas para a organização
da estrutura municipal e a integração
ao Sistema Nacional de Trânsito



Sérgio Luiz Perotto

Especialista em direito de trânsito
Consultor da Confederação Nacional de Municípios

Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte. Todavia, a reprodução não autorizada para fins comerciais desta publicação, no todo ou em parte, constitui violação aos direitos autorais, conforme Lei 9.610/1998.

Copyright 2013. Confederação Nacional de Municípios – CNM

Impresso no Brasil.

Textos:
Sérgio Luiz Perotto

Revisão de Textos:
Keila Mariana de A. Oliveira Pacheco

Colaboração:
Keila Bernardi

Capa:
Themaz / Banco de imagens

Editoria Técnica:
Elena Pacita Lois Garrido

Diagramação:
Eduardo Viana / Themaz Comunicação

Diretoria-Executiva:
Elena Pacita Lois Garrido
Gustavo de Lima Cezário

Ficha catalográfica:

Confederação Nacional de Municípios. Municipalização do Trânsito. Brasília: CNM, 2013.

100 páginas

ISBN 978-85-99129-92-0

1.Trânsito. 2. Municipalização. 3. Estrutura municipal de trânsito. 4. Boas práticas. *I. Título: Municipalização do Trânsito.*

CONSELHO DIRETOR, CONSELHO DE REPRESENTANTES REGIONAIS E CONSELHO FISCAL DA CNM – GESTÃO 2012-2015

NOMINATA

CONSELHO DIRETOR

CARGO	NOME	REPRESENTAÇÃO
Presidente	Paulo Roberto Ziulkoski	<i>Ex-prefeito de Mariana Pimentel/RS – Famurs</i>
1º Vice-Presidente	Humberto Rezende Pereira	<i>Prefeito de Terenos/MS – Assomasul</i>
2º Vice-Presidente	Douglas Gleen Warmling	<i>Prefeito de Siderópolis/SC – Fecam</i>
3º Vice-Presidente	Laerte Gomes	<i>Prefeito de Alvorada d'Oeste/RO – Arom</i>
4º Vice-Presidente	Ângelo José Roncalli de Freitas	<i>Prefeito de São Gonçalo do Pará/MG – AMM</i>
1º Secretário	Jair Aguiar Souto	<i>Prefeito de Manaquiri/AM – AAM</i>
2º Secretário	Rubens Germano Costa	<i>Prefeito de Picuí/PB – Famup</i>
1º Tesoureiro	Joarez Lima Henrichs	<i>Prefeito de Barracão/PR – AMP</i>
2º Tesoureiro	Glademir Aroldi	<i>Ex-Prefeito de Saldanha Marinho/RS – Famurs</i>

CONSELHO FISCAL

CARGO	NOME	REPRESENTAÇÃO
Titular	Renilde Bulhões Barros	<i>Prefeita de Santana do Ipanema/AL – AMA</i>
Titular	Francisco de Macedo Neto	<i>Prefeito de Bocaina/PI – APPM</i>
Titular	Antonio da Cruz Fiuilgueira Júnior	<i>Prefeito de Itapecuru Mirim/MA – Famem</i>
1º Suplente	Jocelito Krug	<i>Prefeito de Chapadão do Sul/MS – Assomasul</i>
2º Suplente	Vago	
3º Suplente	Jadiel Cordeiro Braga	<i>Prefeito de São Caetano/PE – Amupe</i>

CONSELHO DE REPRESENTANTES REGIONAIS

CARGO	NOME	REPRESENTAÇÃO
Titular Região Norte	Helder Zahluth Barbalho	<i>Prefeito de Ananindeua/PA – Famep</i>
Suplente Região Norte	Manoel Silvino Gomes Neto	<i>Prefeito de Tocantínia/TO – ATM</i>
Titular Região Sul	Adair José Trott	<i>Prefeito de Cerro Largo/RS – Famurs</i>
Suplente Região Sul	Daíçon Maciel da Silva	<i>Prefeito de Santo Antônio da Patrulha/RS – Famurs</i>
Titular Região Sudeste	Élbio Trevisan	<i>Ex-Prefeito de Cesário Lange/SP – APM</i>
Suplente Região Sudeste	Gilson Antonio de Sales Amaro	<i>Prefeito de Santa Teresa/ES – Amunes</i>
Titular Região Nordeste	Eliene Leite Araújo Brasileiro	<i>Prefeita de General Sampaio/CE – Aprece</i>
Suplente Região Nordeste	Ivanildo Araujo de Albuquerque Filho	<i>Prefeito de Timbaúba dos Batistas/RN – Femurn</i>
Titular Região Centro Oeste	Meraldo Figueiredo Sá	<i>Prefeito de Acorizal/MT – AMM-MT</i>
Suplente Região Centro-Oeste	Gilmar Alves da Silva	<i>Prefeito de Quirinópolis/GO – FGM</i>

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO (SNT)	11
3. OS DIREITOS E AS OBRIGAÇÕES DOS MUNICÍPIOS.....	14
3.1 Principais obrigações dos Municípios	14
4. A ESTRUTURA MUNICIPAL DE TRÂNSITO	16
4.1 O órgão de trânsito.....	17
4.1.1 A autoridade de trânsito.....	17
4.2 Jari.....	18
4.2.1 Nomeação dos membros da Jari	19
4.2.2 Regimento da Jari	19
4.3 Procedimentos para integração.....	19
4.4 Manutenção das atividades.....	20
4.5 A educação de trânsito	20
4.6 A engenharia de tráfego e sinalização.....	22
4.6.1 Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.....	23
4.7 A fiscalização de trânsito	24
4.7.1 Convênios	25
4.7.2 Reciprocidade.....	25
4.8 A estatística	27
4.9 “Passo a Passo” da Municipalização	28

5. O PROCESSO ADMINISTRATIVO	29
5.1 Homologação do Auto de Infração de Trânsito (AIT)	29
5.2 Instauração do Processo	29
5.3 Notificação da Autuação da Infração de Trânsito (Nait)	29
5.4 Defesa Administrativa	30
5.5 Notificação de Imposição de Penalidade (NIP)	30
6. FINANCIAMENTO DAS ATIVIDADES	32
6.1 Aplicação da Receita das Multas	32
6.2 Convênios para ações conjuntas	32
7. BOAS PRÁTICAS	33
7.1 Educação para o Trânsito	33
7.2 Ciclovias.....	33
7.2.1 Campo Bom/RS	33
7.2.2 Parobé/RS	34
7.3 Sinalização	35
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	37
9. ANEXOS.....	38
9.1 Legislação Citada – Resoluções do Contran e Portarias do Denatran.....	38
9.2 Texto Auxiliar – “A Importância da Sinalização para a Fluidez e Segurança do Trânsito”	84

CARTA DO PRESIDENTE

Apoio à municipalização

A Confederação Nacional de Municípios (CNM) segue sua vocação de estar ao lado dos gestores locais em todas as empreitadas. Desta forma, entrega a presente cartilha como subsídio aos Municípios para organização de suas estruturas de trânsito, respeitando as peculiaridades de cada um. Isso ocorre concomitantemente com a realização de seminários de sensibilização e orientação para a municipalização, dando curso ao que determina a Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

O presente material trata de forma simples e objetiva de todas as etapas a serem observadas pelos Municípios. Detalha a melhor forma de criar o órgão executivo de trânsito, com a estrutura correspondente, incluindo segmentos de educação, engenharia, fiscalização e estatística. Também orienta sobre os procedimentos vinculados ao processo administrativo com julgamento de defesas e recursos de infrações. De outro lado, apresenta o passo a passo para integração do Município ao Sistema Nacional de Trânsito.

Para a CNM, o trânsito também é prioridade. A Entidade tem dado suporte permanente aos Municípios. Estruturou área técnica específica e mantém profissionais capacitados para atender às demandas e responder às dúvidas dos gestores. Todo o esforço leva em conta a concepção de que o Sistema Nacional de Trânsito deve resultar em ações integradas dos três níveis de governo, onde cada um faz a sua parte em favor do trânsito seguro e em defesa da vida.

Paulo Ziulkoski
Presidente

1. INTRODUÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), introduzido pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, foi editado com base na competência constitucional da União, para legislar sobre trânsito. O objetivo na norma foi estabelecer condições objetivas para garantir o trânsito em condições seguras, protegendo a vida e a incolumidade das pessoas. Para isso, estabeleceu competências partilhadas entre os três níveis de governo, dando a cada um as obrigações específicas, com mecanismos que viabilizam a execução de ações integradas.

As normas gerais de circulação e conduta da lei são universais, reforçadas por mecanismos inibidores de atos ilícitos, através de medidas restritivas ao direito de dirigir e pesadas sanções pecuniárias aos infratores de trânsito, com o objetivo de reverter o quadro crítico de acidentalidade no País.

Dentre as disposições tratadas na Lei, está a possibilidade de os Municípios exercerem a fiscalização de trânsito, impondo penalidades e medidas administrativas decorrentes de infrações relacionadas à parada, à circulação e ao estacionamento. Daí decorre a necessidade de criação de mecanismos que garantam aos condutores o direito à defesa, incluindo a existência de Juntas Administrativas de Recursos de Infração (Jaris).

Não obstante, o Município deve organizar estruturas para atuar no trânsito, como órgão executivo específico, desenvolvendo programas de engenharia de tráfego, fiscalização, educação e estatística. Tais requisitos são obrigatórios para poder se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito e cumprir as obrigações da lei.

O presente trabalho contém, de forma objetiva e acessível, uma visão completa sobre os direitos e as obrigações dos Municípios, para auxiliá-los em suas tarefas. Trata-se de mais uma contribuição da CNM aos novos gestores, por meio de sua área de trânsito e mobilidade.

2. O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO (SNT)

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) definiu o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) como o conjunto de órgãos dos três níveis de governo que atuam integradamente nas ações 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.

Uma das finalidades do sistema é 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.

É do SNT a responsabilidade de padronizar critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito.

As ações encadeadas dos órgãos foram concebidas com base em uma lógica que contempla a vocação de cada Ente para determinada atividade. E respeita o princípio da jurisdição da via e a territorialidade.

Cada nível de governo é dotado de órgão executivo, encarregado de geren-

ciar as ações de trânsito, conforme as respectivas competências. O órgão executivo de trânsito da União é o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e o dos Estados são os Departamentos Estaduais de Trânsito, os Detrans. Nos Municípios, serão aqueles criados especificamente para atender a essa finalidade, podendo ser uma secretaria, um departamento ou uma divisão.

Além disso, o Ente que possuir rodovia sob sua jurisdição deve criar um órgão rodoviário. É o que ocorre com relação às rodovias federais, jurisdicionadas de forma compartilhada pela Polícia Rodoviária Federal, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Já nos Estados, os órgãos rodoviários são os Departamentos de Estradas de Rodagem (DERs).

Junto a cada órgão executivo ou executivo rodoviário, deve funcionar ao menos uma Junta Administrativa de Recursos de Infração (Jari). Ela é responsável pelo julgamento dos pedidos de revisão das penalidades aplicadas.

A coordenação do SNT é do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão máximo normativo e consultivo. Nos Estados, o papel de coordenação é exercido pelos Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetran), que têm as funções normativa, complementar, judicante e consultiva.

A composição do Sistema Nacional de Trânsito:

Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

- Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito e órgão máximo normativo e consultivo.

Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetran)

- Órgãos normativos, consultivos e coordenadores em nível estadual;
- Julgam recursos administrativos contra decisões das Jaris (última instância recursal).



Registre!

Os Conselhos Estaduais de Trânsito (Cetran) são os órgãos normativos, consultivos e julgadores em nível estadual. Entre outras funções, têm a responsabilidade de esclarecer dúvidas e solucionar conflitos de competência.

Órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios

- Órgãos executores das ações de trânsito, conforme a jurisdição:
 - Denatran (órgão da União);
 - Detrans (órgãos dos Estados);
 - Órgãos Municipais.

Órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios

- Órgãos executores das ações de trânsito conforme a jurisdição, em rodovias:
 - União: PRF, Dnit, ANTT;
 - Estados: DERs;
 - Municípios: criação conforme necessidade, em caso de existência de rodovias municipais.

Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jari)

- Órgão julgador, de criação obrigatória por todos os órgãos executivos e executivos rodoviários de trânsito.

Polícia Rodoviária Federal

- Órgão executivo rodoviário e de patrulhamento ostensivo nas vias federais. Divide com o Dnit e a ANTT a execução de ações de trânsito nas rodovias e fiscaliza conforme o tipo de infração.
- O CTB destinou à PRF algumas funções específicas, como realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas à segurança pública com o objetivo de preservar a ordem, a incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros.
- A PRF se encarrega do levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas.

Polícias Militares dos Estados

- Encarregadas de fiscalizar o trânsito como agente do órgão de trânsito conveniado.

3. OS DIREITOS E AS OBRIGAÇÕES DOS MUNICÍPIOS

O Município faz parte do Sistema Nacional de Trânsito, e suas ações são definidas pelo princípio da jurisdição da via, ou seja, fica responsável pela administração das vias sob sua jurisdição (vias municipais). Sempre que necessário, pode aplicar penalidades e medidas administrativas para garantir a fluidez e coibir ilícitos de trânsito.

Assim, as obrigações contidas no art. 24 do CTB serão exigidas com relação às vias públicas municipais, urbanas ou rurais. Já as rodovias estaduais e federais que cortam o território, elas são jurisdicionadas pelos órgãos rodoviários dos Estados e da União.

O CTB, no art. 1º, § 3º, estabelece, ainda, que

os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

3.1 PRINCIPAIS OBRIGAÇÕES DOS MUNICÍPIOS

- Planejar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais.
- Implantar e manter a sinalização viária.
- Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito.
- Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar a penalidade de multa por infrações de circulação, estacionamento e parada.
- Fiscalizar a realização de obras ou eventos que possam perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança.
- Implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo.
- Promover programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Contran.

- Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes.
- Registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal.



Importante!

O registro e o licenciamento de veículos, com exceção dos ciclomotores, não são competências do Município. Todavia, cabe ao Município o importante papel de autorizar e credenciar os serviços de veículos de aluguel, transporte coletivo e de passageiros, táxi, mototáxi, motofrete e transporte escolar.

Em tais casos, os Detrans farão o registro nas respectivas categorias, caso os prestadores de serviços cumpram as normas municipais envolvendo alvarás, autorização ou permissão, conforme o caso.

4. A ESTRUTURA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

O Município deve possuir estrutura para responder pelas atividades de sua competência. Abaixo, segue modelo de fluxograma sugerido para estrutura municipal de trânsito.



- 1. ÓRGÃO DE TRÂNSITO:** pode ser uma secretaria exclusiva ou diretoria ou divisão dentro de uma secretaria já existente. O responsável será a autoridade de trânsito, para todos os efeitos legais.
- 2. JARI:** é vinculada ao órgão de trânsito que lhe dará suporte administrativo para seu regular funcionamento.
- 3. ESTRUTURA ADMINISTRATIVA:** a estrutura administrativa e operacional terá o tamanho necessário e se adequará ao porte de cada Município e à demanda.
- 4. EDUCAÇÃO:** as ações de educação são obrigatórias. O Município poderá criar uma coordenadoria de educação ou optar por parceria com a secretaria de educação.
- 5. ESTATÍSTICA:** o órgão de trânsito precisa ter o controle estatístico de todos os eventos de trânsito, incluindo os acidentes. Não é necessário ter setor específico para isso.

6. ENGENHARIA DE TRÁFEGO E SINALIZAÇÃO: é necessário que o Município tenha pelo menos um engenheiro encarregado pelo planejamento do sistema viário, incluindo a sinalização. Os Municípios de menor porte podem aproveitar os profissionais já existentes em outras secretarias, atuando em colaboração com o trânsito.

7. FISCALIZAÇÃO: é uma atividade obrigatória. O agente é subordinado à autoridade de trânsito. Se o Município não possuir agentes próprios, fará a atividade de fiscalização por meio de convênio com a Polícia Militar.

4.1 O ÓRGÃO DE TRÂNSITO

As ações de trânsito dos Municípios devem ser desenvolvidas por um órgão municipal, criado especialmente para essa finalidade. A estrutura do órgão dependerá do porte do Município:

- médio a grande porte – comporta a criação de uma secretaria específica na estrutura administrativa;
- pequeno porte – pode atribuir as funções de trânsito a uma secretaria já existente, como a de planejamento, transportes etc. Nesse caso, podem criar dentro da estrutura um departamento ou divisão de trânsito, estabelecendo o cargo de diretor ou chefe de divisão.



ATENÇÃO!

O Município não precisa criar secretaria especial para as atividades de trânsito. Elas podem ser acrescidas a uma secretaria já existente, criando-se apenas um departamento ou divisão.

4.1.1 A autoridade de trânsito

A Resolução 296/2008 do Contran aponta a necessidade de indicação da autoridade de trânsito.

A autoridade de trânsito é a pessoa que chefia o órgão de trânsito, nomeada pelo prefeito para ocupar o cargo criado em lei, que pode ser o de secretário, diretor ou

chefe de divisão, de acordo com a nomenclatura do órgão. Caso não seja adotada essa providência, o prefeito será o responsável direto.

Caberá à autoridade de trânsito a responsabilidade de administrar o setor e aplicar as penalidades e as medidas administrativas decorrentes de ilícitos de trânsito, além das outras competências descritas no art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro.



Veja algumas das responsabilidades da autoridade de trânsito previstas no CTB:

- Aprovar a sinalização da via.
- Autorizar provas ou competições nas vias públicas.
- Autorizar, excepcionalmente, a circulação de veículos com características alteradas.
- Homologar autos de infração, aplicar penalidades e julgar defesas administrativas.

4.2 JARI

A Jari é a Junta Administrativa de Recursos de Infrações. Sua estrutura é vinculada ao órgão de trânsito e é tão indispensável quanto este. Sem a Jari, serão inválidas todas as autuações das quais decorrerem recursos administrativos. Se não houver instância para julgá-los, impossível sua subsistência, independentemente do mérito do recurso.

A criação da Jari não implica necessariamente despesa para a administração. Sugere-se que seus membros não sejam remunerados com gratificação, ao menos enquanto não houver demanda que justifique reuniões constantes. Enquanto isso, as reuniões podem ser mensais e condicionadas à existência de processos para apreciação. De qualquer forma, as despesas com a Jari devem ter amparo legal.

O instrumento adequado para definição de composição e funcionamento da Jari é o decreto, desde que haja lei anterior autorizadora de sua criação. Assim haverá maior celeridade para adequações e eventuais mudanças, o que não ocorre quando sua composição deriva de lei. A autorização para a criação da Jari pode ser incluída na própria lei que der a conformação ao órgão de trânsito.

4.2.1 Nomeação dos membros da Jari

A nomeação dos integrantes da Jari se dá por meio de portaria do prefeito, devendo constar a identificação da representatividade de cada integrante, observando-se as diretrizes estabelecidas na Resolução do Contran 357/2010.

4.2.2 Regimento da Jari

O Regimento da Jari deve ser elaborado pelos próprios membros e submetido à homologação do executivo municipal. Seu conteúdo não deve exorbitar da competência legal. Deve tratar apenas das questões operacionais da junta de forma objetiva e singela. Também, devem ser evitados itens do processo de julgamento, pois já estão estabelecidos em lei e nas resoluções do Contran.

4.3 PROCEDIMENTOS PARA INTEGRAÇÃO

Após a conclusão da organização da estrutura de trânsito, o Município deve encaminhar toda a documentação ao Cetran, via requerimento, solicitando a integração ao sistema.

O Cetran fará o exame da legislação municipal e, caso necessário, solicitará a complementação. Ao julgar de acordo, agendará vistoria no Município para certificar-se da regularidade das informações. Após esses procedimentos, a documentação será remetida ao Denatran para o cadastramento definitivo.

No *site* da CNM, é possível acessar a cartilha de municipalização de trânsito que contém modelos e subsídios para auxiliar na elaboração dos documentos citados anteriormente.

Atenção!

Para maior segurança, os documentos devem ser encaminhados por meio de AR (aviso de recebimento).

Se a entrega for feita pessoalmente no Cetran, isso deve ser feito mediante protocolo.

Os procedimentos adequados para o cadastramento dos Municípios e a integração do Sistema Nacional de Trânsito estão previstos na Resolução do Contran 296, de 28 de outubro de 2007.

4.4 MANUTENÇÃO DAS ATIVIDADES

Após sua integração ao Sistema Nacional de Trânsito, o Município estará apto a realizar as tarefas atribuídas no art. 24, do CTB. E a efetividade de suas ações, incluindo o regular funcionamento da Jari, será fiscalizada pelo Conselho Estadual de Trânsito. Importante destacar que, em caso de alterações da autoridade de trânsito ou de composição da Jari, estas devem ser comunicadas ao Cetran.

4.5 A EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

Educação de trânsito é o conjunto de ações integradas para a consolidação de cultura e valores compatíveis com a convivência segura e racional de pessoas, animais e veículos no espaço público.

O atual quadro de violência no trânsito pede medidas urgentes, objetivas e profundas, de modo a reverter o índice de acidentalidade e mortes nas vias públicas. E, sem dúvida, a saída passa obrigatoriamente pela educação. O esforço deve se dar entre os três níveis de governo, de forma integrada, solidária e articulada com a sociedade. Deve haver um planejamento nacional, com estabelecimento de metas, metodologia e definição de competências para ações encadeadas do aparelho estatal. É preciso maximizar os esforços, evitando as ações esparsas e individualizadas, sob pena de termos resultados ineficientes e superficiais.

IMPORTANTE!

O Código de Trânsito Brasileiro determina que é obrigação do Município promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Contran (art. 24, XV). E acrescenta que é obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito (art. 74, § 1º).

Para melhor executar essa tarefa, o órgão municipal de trânsito pode também atuar em parceria com a secretaria municipal de educação, Detran e Cetran. Bem como valer-se das diretrizes do Denatran e do Contran, respectivamente, para a educação infantil e o ensino fundamental e para as campanhas educativas de trânsito.

Sugestão:

O Município pode criar um programa de educação para o trânsito, voltado às maiores demandas. O programa deve atingir o máximo da população e envolver as entidades do setor, por meio de parcerias. Além disso, deve prever atividades que realmente conscientizem a população.

Veja-se o exemplo de um projeto:

Nome do Projeto: **Respeitando a Faixa de Segurança**

PERÍODO Qual será a data em que serão desenvolvidas as ações do projeto?	PÚBLICO-ALVO Com quem vou trabalhar?	OBJETIVOS O que pretendo alcançar?	PLANO DE TRABALHO Que meios são adequados à operacionalização?		AVALIAÇÃO De que forma posso acompanhar o processo e verificar seu resultado?
			ESTRATÉGIAS Como penso desenvolver o trabalho?	RECURSOS Que recursos pretendo utilizar?	
Janeiro a julho de 2013	Alunos (ensino fundamental, ensino médio, EJA), pais, idosos, motoristas e comunidade em geral.	Conscientização sobre a importância da faixa de segurança. Sensibilização dos motoristas para a importância de respeitarem a faixa de pedestres.	Trabalho em conjunto com a secretaria de educação, os meios de comunicação e com a sociedade civil. Palestras, leitura em sala de aula, debates, redação e formação de frases. Caminhadas com grupo de alunos e idosos; blitz da Polícia Civil.	Pessoal: Profissionais da área (policiais militares, professores, advogados). Material: jornais, revista, caderno, caneta, internet.	Concursos de redação e de frases. Acompanhar os índices de acidentes e autuações. Fazer levantamento estatístico <i>in loco</i> das travessias.

Fique de olho na legislação:

- Diretrizes para a educação infantil e ensino fundamental: Portaria do Denatran 147/2009.
- Diretrizes para campanhas educativas de trânsito: Resolução do Contran 314/2009.

4.6 A ENGENHARIA DE TRÁFEGO E SINALIZAÇÃO

Além das atividades de fiscalização e processamento de informações delegadas em convênio, resta ao Município cuidar das questões viárias, por intermédio de competente serviço de engenharia de tráfego, tratadas nos arts. 91 a 95 do CTB.

O Município pode se utilizar de profissionais existentes na administração ou contratar terceiros especializados para serviço específico, quando for o caso; pode solicitar

apoio do Detran nas questões mais complexas; e o contato com Municípios já estruturados é uma outra boa alternativa.

É função do Município, no tocante às vias sob sua jurisdição, controlar e aprovar previamente qualquer projeto de construção que possa influir no sistema viário (art. 95, CTB). Em caso de irregularidade, o responsável pode ser punido com multa, sem prejuízo das cominações cíveis e penais.

Os padrões de engenharia a serem praticados por todos os órgãos e entidades do SNT serão estabelecidos pelo Contran (art. 91 do CTB).

No tocante ao planejamento do trânsito local, cabe ao Município observar o disposto no CTB em seus arts. 80 a 90 e no Anexo II, que tratam da sinalização.

Da mesma forma, deve valer-se dos parâmetros estabelecidos nas Resoluções do Contran que tratam sobre ondulações transversais, sinais de advertência, entre outras providências.

Ainda quanto à sinalização, vale lembrar que o órgão municipal deve priorizar suas ações de sinalização nos polos atrativos de trânsito. Qualquer comércio, estabelecimento público ou privado, escola, postos de saúde, que possam atrair pessoas e veículos, deve receber atenção, para a garantia da fluidez e segurança do trânsito.

Quanto às áreas de estacionamento, destacam-se as regulamentações dispostas nas resoluções do Contran 302, 303 e 304, que tratam das vagas para pessoas com deficiência e idosos, com suas devidas proporções.

4.6.1 Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito

Lembre-se!

As regras para a sinalização viária, de forma detalhada, estão nos manuais de sinalização elaborados pelo Denatran e aprovados por resoluções do Contran:

- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação.
- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume II – Sinalização Vertical de Advertência.
- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV – Sinalização Horizontal.
- Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego.



Anote: O órgão de trânsito municipal deve possuir inventário com o registro de toda sua sinalização viária (horizontal, vertical e dispositivos auxiliares). Esse controle deve permitir a verificação dos históricos de implantação, manutenção e substituição e será importante, inclusive, para instruir as provas em processos administrativos de trânsito, quando necessárias.

4.7 A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

O CTB atribuiu aos Municípios a tarefa de fiscalizar o trânsito nas vias sob sua jurisdição, no que diz respeito à parada, à circulação e ao estacionamento. Aos Estados cabem as atuações envolvendo as condições de registro, licenciamento e equipamentos dos veículos, além da verificação da habilitação legal dos condutores. Verifica-se, portanto, que a fiscalização se dá de forma compartilhada.

A fiscalização servirá para verificar se o condutor dirige de acordo com as normas legais. Havendo infração, o agente de trânsito deve autuar o infrator, relatando em instrumento próprio as circunstâncias em que ocorreu o ilícito.

Atenção!

A atividade de fiscalização do trânsito só pode ser realizada por agente efetivamente vinculado à administração municipal. O cargo deve ser criado por meio de lei de iniciativa do Poder Executivo com provimento mediante concurso público.

O CTB, ao qualificar o agente de trânsito, assim se refere:

Art. 280 [...]

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

4.71 *Convênios*

O CTB possibilita aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito firmarem convênios entre si com o objetivo de dar maior eficiência e segurança para os usuários da via.

Assim, os Municípios que optarem pela não contratação de agentes próprios de fiscalização poderão conveniar com a polícia militar para a realização de tal tarefa. Nesses casos, a Polícia Militar atuará como agente municipal, mesmo sem possuir vínculo com o Município. O auto de infração será entregue ao órgão municipal de trânsito para que este dê sequência aos procedimentos de homologação e notificação do autuado (ver Item 5 – Processo Administrativo).

Importante destacar que a polícia militar integra o SNT e exerce a fiscalização na maioria dos Estados. Além disso, faz o policiamento ostensivo do trânsito (art. 23, III, do CTB).

4.72 *Reciprocidade*

Mesmo nos Municípios que possuem agentes próprios de trânsito, é recomendável firmar convênio com os órgãos estaduais. Nesses casos, a fiscalização e as eventuais autuações serão feitas de forma integrada e solidária, podendo o Município autuar infrações que são de competência do Estado.

Exemplo: caso o agente municipal constate uma infração de estacionamento (competência municipal) e, ao abordar o condutor, verifique que este não possui CNH (infração de competência do Estado), poderá lavrar os dois autos. O auto relativo à CNH será remetido ao Detran para efetuar os procedimentos de homologação e notificação.

O quadro a seguir mostra como se operam as competências entre os órgãos de trânsito, nas vias municipais, relacionando a autuação e o processo administrativo.

INFRAÇÃO / ART. CTB	COMPETÊNCIA PARA AUTUAR	COMPETÊNCIA PARA JULGAR DEFESA E RECURSO
Conduzir veículo com equipamento ou acessório proibido (art. 230, XII).	Estado	Detran
Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes (art. 195).	Estado e Município	Detran ou Órgão Municipal
Avançar o sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória (art. 208).	Município	Órgão Municipal

Observações:

1. No caso de infração de competência concorrente, a defesa e o recurso administrativo serão julgados pelo órgão que efetivamente efetuou a autuação.

2. Quando se tratar de infração de competência exclusiva de um órgão de trânsito e o auto de infração for lavrado por agente de outro órgão, mediante convênio, fica preservada a competência do órgão originário para efetuar o julgamento. Nesse caso, o credenciamento terá sido tão somente para fiscalização e não para julgamento da defesa ou recurso, posto que tal tarefa é indelegável.

Confira a legislação sobre fiscalização

- Resolução do Contran 66, de 23 de setembro de 1998, com as alterações da Resolução 121, de 14 de fevereiro de 2001, instituiu tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito.
- Portaria do Denatran 59, de 25 de outubro de 2007, alterada pela Portaria 18, de 12 de março de 2008, estabelece os campos de informações que deverão constar do Auto de Infração, os campos facultativos e o preenchimento, para fins de uniformização em todo o território nacional.
- Resolução do Contran 371, de 10 de dezembro de 2010, aprovou o *Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito*.

4.8 A ESTATÍSTICA

Uma das atribuições do órgão de trânsito é realizar o acompanhamento estatístico dos eventos que auxiliará no mapeamento, na tomada de providências para redução dos níveis de acidentalidade.

É preciso que os acidentes sejam catalogados, incluindo os locais de risco e a severidade de cada um. Via de regra, o trabalho é feito pelos próprios agentes de trânsito que atendem aos acidentes. Se a polícia militar for credenciada como agente municipal, poderá realizar essa tarefa.

Nos casos de acidentes com danos pessoais ou na ocorrência de crimes de trânsito, o Município terá acesso às informações constantes dos boletins da polícia civil e aos termos circunstanciados da polícia militar.

Importante destacar que, além dos dados estatísticos de acidentes, também devem ser catalogadas as informações importantes relacionadas ao trânsito local, haja vista que esses dados podem auxiliar na resolução de problemas de engenharia e sinalização, bem como justificar futuras campanhas de educação para o trânsito.



Importante:

Conferir a Resolução 208/2006 do Contran, e a Portaria 82/2006 do Denatran, que tratam das bases para organização e funcionamento do Registro Nacional de Acidentes e Estatística de Trânsito (Renaest).

4.9 “PASSO A PASSO” DA MUNICIPALIZAÇÃO

Providências	Base Legal	Comentário
Criação de Órgão Executivo de Trânsito.	Art. 8º do CTB e art. 1º da Resolução do Contran 296.	O Município deve possuir estrutura, por menor que seja, para responder pelas atividades de sua competência. Principalmente nos Municípios menores, devem-se evitar estruturas complexas, criando apenas um departamento ou divisão de trânsito dentro de secretaria já existente, com o cargo de diretor de trânsito.
Fiscalização de trânsito.	Art. 25 do CTB.	A maioria dos Municípios não tem agentes municipais de trânsito (nem se justifica no momento). Por isso, pode firmar convênio com a polícia militar (delegação) que passará a fazer as vezes de agente de trânsito do Município. Mesmo os Municípios que têm agentes podem firmar convênio com a polícia (reciprocidade).
Nomeação da Autoridade de Trânsito.	Inciso II do art. 2º da Resolução do Contran 296.	A Resolução 296 aponta a necessidade de indicação da autoridade de trânsito. Caso não seja adotada essa providência, o prefeito será o responsável direto. A função pode ser exercida por servidor já integrante da Administração, evitando custo adicional. Ele será o diretor de trânsito. Nomeação por meio de portaria.
Criação de Jari.	Art. 16 do CTB e art. 1º da Resolução do Contran 296.	A Jari deve estar vinculada ao órgão municipal de trânsito. É imperiosa sua criação. Não há necessidade de remunerar seus membros. Criação por Decreto.
Nomeação dos Membros da Jari.	§ 1º do art. 2º da Resolução Contran 296.	Basta uma portaria do chefe do Executivo para efetivar as nomeações.
Elaboração do Regimento da Jari.	Resolução do Contran 357.	O regimento é feito pela própria Jari e homologado pelo prefeito, por meio de decreto.
Solicitação de Cadastramento junto ao Cetran e Denatran.	Art. 2º da Resolução do Contran 296.	O Município deve juntar os documentos constantes da Resolução e encaminhar ao Cetran e ao Denatran, protocolados.

5. O PROCESSO ADMINISTRATIVO

O processo administrativo de trânsito é uma sucessão de procedimentos, ordenados legalmente, que visam à obtenção de um resultado: a confirmação ou não da autuação realizada pelo agente de trânsito, garantida a ampla defesa. Para que o processo ocorra de forma certa, após a lavratura do auto de infração de trânsito, é necessário o cumprimento dos procedimentos abaixo.

5.1 HOMOLOGAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO DE TRÂNSITO (AIT)

O principal instrumento do processo administrativo de trânsito é o auto de infração. Nele, o agente relatará o ocorrido, conforme preceitua o art. 280 do CTB.

Antes de lançar o auto de infração de trânsito (AIT), no sistema informatizado, que originará a notificação ao autuado, a autoridade de trânsito tem a tarefa de homologá-lo, ou seja, julgar sua consistência, conforme determina o art. 281 do CTB. Essa tarefa é indelegável e a ausência de homologação torna o processo nulo.



Atenção!

A autoridade de trânsito deve ter o controle dos talonários distribuídos aos agentes. Ele deve ser numerado e obedecer aos critérios estabelecidos pela Portaria 59/2007 do Denatran.

5.2 INSTAURAÇÃO DO PROCESSO

A instauração do processo administrativo é ato de ofício da autoridade de trânsito e ocorre logo após o julgamento da consistência do auto de infração. É feita em instrumento próprio, contendo os dados do autuado e a infração cometida.

5.3 NOTIFICAÇÃO DA AUTUAÇÃO DA INFRAÇÃO DE TRÂNSITO (NAIT)

Trata-se de ato contínuo à instauração do processo, quando a autoridade de

trânsito dará ciência ao proprietário do veículo, informando da autuação e concedendo prazo para apresentação do condutor, se for o caso, e a defesa administrativa.

5.4 DEFESA ADMINISTRATIVA

A defesa administrativa deve ser apresentada no órgão de trânsito pelo responsável pela infração, para ser protocolizada e enviada à autoridade de trânsito responsável por seu julgamento. Seu exame conterá relatório sucinto sobre as circunstâncias da infração, seguido da decisão motivada da autoridade. Se deferida, o registro será arquivado. Se indeferida, a autoridade aplicará a penalidade cabível. Neste último caso, a decisão será lançada no sistema informatizado, gerando uma notificação de imposição de penalidade (NIP).

5.5 NOTIFICAÇÃO DE IMPOSIÇÃO DE PENALIDADE (NIP)

A notificação será enviada ao responsável pela infração, informando ao proprietário do veículo o resultado do julgamento da defesa, caso tenha sido apresentada, ou a imposição da penalidade à revelia (caso de não ter sido apresentada defesa no prazo legal). Deverão constar na notificação o prazo e o local para apresentação do recurso administrativo.

5.6 Julgamento de Recursos Administrativos (Jari)

O recurso será apresentado no órgão autuador, que fará a instrução e enviará à Jari, para julgamento, sendo esta soberana em suas decisões.

Após a decisão da junta, o recorrente e a autoridade tomarão conhecimento do resultado do julgamento por meio da Notificação de Julgamento da Jari (NJJ). Caso haja inconformidade com a decisão, existe a possibilidade de recurso final ao Cetran.

Após a apreciação desse recurso, encerra-se a instância administrativa. Se confirmadas, as penalidades serão lançadas no prontuário do responsável.



Registre!

O processo administrativo é tratado na Resolução 404, de 12 de junho de 2012, do Contran (em vigor a partir de 1º de julho de 2013). Os órgãos de trânsito precisam de sistemas operacionais informatizados para lançamento dos autos de infração e compensação de multas. Podem utilizar, por convênio, os sistemas dos Detrans e também acessar diretamente o sistema operacional do Denatran (Renainf).

6. FINANCIAMENTO DAS ATIVIDADES

6.1 APLICAÇÃO DA RECEITA DAS MULTAS

A receita do Município originada de multas deve ser aplicada **exclusivamente** em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito (CTB, art. 320 e Resolução do Contran 191, de 16 de fevereiro de 2006). Os valores necessários para atender às despesas das atividades de trânsito devem ser consignados no orçamento do Município.

Importante!

- O percentual de 5% da receita da multa deve ser destinado ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset).
- A Portaria 11/2008 do Denatran determinou a responsabilidade para o repasse do valor arrecadado das multas e das informações ao Detran.
- O Município não necessita enviar mensalmente ao Denatran os valores do Funset. Os valores serão deduzidos e remetidos pelo Detran à conta de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito (CTB, art. 320, parágrafo único).

6.2 CONVÊNIOS PARA AÇÕES CONJUNTAS

Existe a possibilidade de o Município elaborar projetos a serem financiados com recursos do Funset, nos termos das normas elaboradas pelo Denatran. Os projetos devem envolver, obrigatoriamente, ações de educação e segurança de trânsito.

7. BOAS PRÁTICAS

7.1 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

O *Prêmio Denatran de Educação no Trânsito*, anualmente, elege os melhores trabalhos produzidos sobre o tema **trânsito**, com o objetivo de incentivar diversos setores da sociedade a refletirem sobre aspectos relativos à segurança, ao respeito e à cidadania no trânsito, podendo servir como subsídio para as ações de outros órgãos.

Entre os destaques de 2011, estiveram o “Programa de prevenção ao álcool e eventos relacionados ao trauma em jovens”, da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas/SP, e o projeto pedagógico “Trânsito começa na educação”, da educadora Gracia Maria Martins Cambi, de Arapongas/PR.

Vale a pena conferir. Acesse os projetos no *site* do Denatran: www.denatran.gov.br, no *link* “Prêmio Denatran”.

7.2 CICLOVIAS

A construção de ciclovias e ciclofaixas é uma ótima ação a ser realizada pelos órgãos de trânsito. Seja para lazer ou para deslocamento ao trabalho, elas dão segurança aos usuários. Andar de bicicleta faz bem para a saúde, não polui o meio ambiente e não custa caro. Municípios das regiões do Vale dos Sinos e Paranhana, no Rio Grande do Sul, são exemplos de pioneirismo na construção de espaços destinados aos ciclistas.

7.2.1 Campo Bom/RS

Em 1977, Campo Bom se tornou a primeira cidade da América Latina a ter uma ciclovia. Atualmente, são 18 quilômetros divididos em oito trechos, sendo um na área central e outros sete nos bairros, sendo que a extensão poderá chegar ao dobro, por causa do plano diretor de mobilidade urbana.

Desde 2009, a ciclovía vem recebendo uma série de investimentos, como iluminação, plantação de árvores, revitalização da área central, floreiras, bancos, lixeiras e pergolados, além de sinalização adequada.

No vídeo disponível no *Youtube*, está o relato dos habitantes do Município com a experiência das ciclovias. Veja: «<http://www.youtube.com/watch?v=wCgJPTRQc8w>».

7.2.2 Parobé/RS

A prefeitura encaminhou projeto pleiteando verba de R\$ 1 milhão do Ministério das Cidades, com contrapartida do Município de R\$ 100 mil. A ideia central é a construção de uma ciclovía ligando Parobé/RS ao Município vizinho de Taquara/RS, atravessando a Avenida das Nações. O local foi escolhido por ser o principal trajeto de trabalhadores do ramo calçadista.

A seguir, como modelo, estão apresentadas, pelo Município, as informações (justificativa e objeto) do projeto, que está em fase de repasse de valores.

7.2.2.1 Justificativa

O Município de Parobé/RS pertence à região metropolitana da grande Porto Alegre. Conforme estimativa do IBGE, ano de 2009, a população atual do Município é de 51.634 habitantes.

Há 20 anos, próximo da época de sua emancipação política e administrativa, a população era de apenas 9 mil habitantes; porém, com a expansão do setor calçadista, que é a principal atividade econômica do Município, houve a migração de milhares de famílias de baixa renda de outras regiões do Estado em busca de emprego em Parobé/RS.

Com o rápido crescimento, houve a ocupação da cidade, de forma desordenada, sem a estrutura adequada e segura, principalmente das condições viárias. Desta forma, é preciso buscar, de forma urgente, a solução para estes problemas, com a realização de obras de melhoria viárias, com a construção de passeios, ciclovias, rebaixamento de guias, sinalização horizontal e vertical, para evitarmos acidentes e fatalidades que ocorrem com bastante frequência.

Para que possamos obter os melhores resultados possíveis, destacamos nesta proposta as prioridades mais urgentes, conforme segue: construção de ciclovía, passeios, sinalização vertical e horizontal, do bairro Guarujá até a ponte da divisa com o Município de

Taquara/RS. Nesse trecho, a falta tanto de ciclovias como de passeios, passarela, sinalização e redutores de velocidade tem causado muitos acidentes (uma média de 20 por mês, com sete óbitos mensais por atropelamento de ciclistas e pedestres).

Em consequência da crise do setor calçadista, o Município teve queda de arrecadação, ficando impossível realizar as obras necessárias com recursos próprios, sendo de fundamental importância a obtenção de recursos por meio deste programa, para que sejam realizadas obras de melhorias das condições viárias que, associadas ao trabalho de Educação no trânsito, proporcionarão a redução de acidentes, segurança e acessibilidade para pedestres, ciclistas, cadeirantes e condutores de veículos.

7.2.2 Objeto

Melhoria das condições viárias para redução de acidentes, compreendendo a implantação de passeios e ciclovias no bairro Guarujá até a ponte de divisa de Parobé/RS e Taquara/RS.

7.3 SINALIZAÇÃO

Inúmeros são os exemplos de exitosas ações municipais que trazem bons resultados em relação à sinalização. Citaremos dois:

O primeiro vem do Rio Grande do Sul: a Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre (EPTC) auxiliou na sinalização vertical de muitos Municípios do interior com a doação de placas usadas, que já não eram mais utilizadas e faziam parte do acervo de bens inservíveis do Município de Porto Alegre/RS.

Essas placas, após serem reformadas e pintadas, voltaram às ruas para integrar novos sistemas de sinalização, evitando custos ao erário municipal. Ou seja, Municípios menores podem analisar essa viabilidade, partindo da experiência dos Municípios de grande porte, pois a economia para aquisição do material é considerável. E, em relação aos Municípios maiores, estes devem levar em consideração a possibilidade de reutilização das placas substituídas.

O segundo exemplo refere-se à implantação de sinalização turística no Município de Irati/PR, por meio de 42 placas de sinalização refletivas. O projeto recebeu subsídios federais no valor de R\$ 147.506,12.

A sinalização turística é fundamental, pois identifica e situa motoristas e pedestres sobre os locais mais importantes da cidade. Visitantes que passarem pelo Município não terão dificuldades na localização ou no deslocamento.

Vale lembrar que, com tantos eventos importantes previstos para ocorrer no Brasil, nos próximos anos, ganha relevância a implantação de sinalização turística.

Acompanhe no *site* do Ministério das Cidades os editais para financiamento de projetos municipais

www.convenios.gov.br/siconv

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A função do Município no SNT, denominada de “municipalização do trânsito”, deve ser entendida como um regime de colaboração entre os três níveis de governo, em que cada um faz sua parte e todos, juntos, trabalham pelo trânsito em condições seguras e em defesa da vida. O cumprimento das obrigações de cada um não é uma faculdade, mas um imperativo legal.

Ao contrário do que acontecia na vigência do Código de Trânsito anterior, com a Lei 9.503/1997, os Municípios passaram a ser importantes atores de um processo integrado em nível nacional, instrumentalizados para o poder.

As responsabilidades atribuídas aos Municípios, apesar de trabalhosas, são importantes, pois tratam de assuntos de interesse local.

Por outro lado, é oportuno salientar que, ao “municipalizar” o trânsito, o Município deve avaliar sua realidade e peculiaridades, evitando, assim, estruturas complexas e onerosas. O aproveitamento da estrutura existente e as parcerias fazem parte das boas práticas a serem recomendadas.

Ainda assim, alertamos que a CNM possui setor específico de suporte à tarefa de integração dos Municípios ao SNT, orientando-os sobre as melhores formas a serem adotadas – dentro da filosofia de eficiência e racionalidade. E, mesmo após a integração do Município, a CNM presta suporte técnico e institucional às ações de trânsito, atendendo à sua missão em auxiliá-los.

9. ANEXOS

9.1 LEGISLAÇÃO CITADA – RESOLUÇÕES DO CONTRAN E PORTARIAS DO DENATRAN

RESOLUÇÃO Nº 66, DE 23 DE SETEMBRO DE 1998

Institui tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de definir competências entre Estados e Municípios, quanto à aplicação de dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro referentes a infrações cometidas em áreas urbanas, resolve:

Art. 1º Fica instituída a TABELA DE DISTRIBUIÇÃO DE COMPETÊNCIA, FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO, APLICAÇÃO DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS, PENALIDADES CABÍVEIS E ARRECADAÇÃO DAS MULTAS APLICADAS, conforme Anexo desta Resolução.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

TABELA DE DISTRIBUIÇÃO DE COMPETÊNCIA FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
501 - 0	Dirigir veículo sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir.	ESTADO
502 - 9	Dirigir veículo com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir.	ESTADO
503 - 7	Dirigir veículo com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo.	ESTADO
504 - 5	Dirigir veículo com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias.	ESTADO
505 - 3	Dirigir veículo sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou renovação da licença para conduzir.	ESTADO
506 - 1	Entregar a direção do veículo a pessoa que não possua Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir.	ESTADO
507 - 0	Entregar a direção do veículo a pessoa com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir.	ESTADO
508 - 8	Entregar a direção do veículo a pessoa com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo.	ESTADO
509 - 6	Entregar a direção do veículo a pessoa com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias.	ESTADO
510 - 0	Entregar a direção do veículo a pessoa sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou renovação da licença para conduzir.	ESTADO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
511 - 8	Permitir que tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via a pessoa que não possua Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir.	ESTADO
512 - 6	Permitir que tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via a pessoa com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir.	ESTADO
513 - 4	Permitir que tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via a pessoa com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo.	ESTADO
514 - 2	Permitir que tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via a pessoa com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias.	ESTADO
515 - 0	Permitir que tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via a pessoa sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou renovação da licença para conduzir.	ESTADO
516 - 9	Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.	ESTADO
517 - 7	Confiar ou entregar a direção de veículo a pessoa que, mesmo habilitada, por seu estado físico ou psíquico, não estiver em condições de dirigi-lo com segurança.	ESTADO
518 - 5	Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança.	ESTADO E MUNICÍPIO
519 - 3	Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas no Código Brasileiro de Trânsito.	ESTADO E MUNICÍPIO
520 - 7	Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança.	ESTADO E MUNICÍPIO
521 - 5	Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.	ESTADO E MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
522 - 3	Usar o veículo para arremessar água ou detritos sobre os pedestres ou veículos.	MUNICÍPIO
523 - 1	Atirar do veículo ou abandonar na via pública objetos ou substâncias.	MUNICÍPIO
524 - 0	Disputar corrida por espírito de emulação.	ESTADO E MUNICÍPIO
525 - 8	Promover, na via, competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.	MUNICÍPIO
526 - 6	Participar, na via, como condutor, de competição esportiva, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.	MUNICÍPIO
527 - 4	Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.	ESTADO
528 - 2	Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima de prestar ou providenciar socorro à vítima, podendo fazê-lo.	ESTADO
529 - 0	Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima de adotar providências, podendo fazê-lo, no sentido de evitar perigo para o trânsito no local.	ESTADO
530 - 4	Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima de preservar o local, de forma a facilitar os trabalhos da polícia e da perícia.	ESTADO
531 - 2	Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima de adotar providências para remover o veículo do local, quando determinadas por policial ou agente da autoridade de trânsito.	ESTADO
532 - 0	Deixar o condutor envolvido em acidente com vítima de identificar-se ao policial e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência.	ESTADO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
533 - 9	Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes..	ESTADO E MUNICÍPIO
534 - 7	Deixar o condutor, envolvido em acidente sem vítima, de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito.	MUNICÍPIO
535 - 5	Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido.	MUNICÍPIO
536 - 3	Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado, em outras vias além de pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido.	MUNICÍPIO
537 - 1	Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível.	MUNICÍPIO
538 - 0	Estacionar o veículo nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal.	MUNICÍPIO
539 - 8	Estacionar o veículo afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro.	MUNICÍPIO
540 - 1	Estacionar o veículo afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro.	MUNICÍPIO
541 - 0	Estacionar o veículo em desacordo com as posições estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro.	MUNICÍPIO
542 - 8	Estacionar o veículo na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das vias dotadas de acostamento.	MUNICÍPIO
543 - 6	Estacionar o veículo junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água ou tampas de poços de visita de galerias subterrâneas desde que devidamente identificados, conforme especificação do CONTRAN.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
544 - 4	Estacionar o veículo nos acostamentos, salvo motivo de força maior.	MUNICÍPIO
545 - 2	Estacionar o veículo no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público.	MUNICÍPIO
546 - 0	Estacionar o veículo onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada destinada à entrada ou saída de veículos.	MUNICÍPIO
547 - 9	Estacionar o veículo impedindo a movimentação de outro veículo.	MUNICÍPIO
548 - 7	Estacionar o veículo ao lado de outro veículo em fila dupla.	MUNICÍPIO
549 - 5	Estacionar o veículo na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres.	MUNICÍPIO
550 - 9	Estacionar o veículo onde houver sinalização horizontal delimitadora de ponto de embarque ou desembarque de passageiros de transporte coletivo ou, na inexistência desta sinalização, no intervalo compreendido entre dez metros antes e depois do marco do ponto.	MUNICÍPIO
551 - 7	Estacionar o veículo nos viadutos, pontes e túneis.	MUNICÍPIO
552 - 5	Estacionar o veículo na contramão de direção.	MUNICÍPIO
553 - 3	Estacionar o veículo em acento ou declive, não estando devidamente freado e sem calço de segurança, quando se tratar de veículo com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas.	MUNICÍPIO
554 - 1	Estacionar o veículo em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa - Estacionamento Regulamentado).	MUNICÍPIO
555 - 0	Estacionar o veículo em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar).	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
556 - 8	Estacionar o veículo em locais e horários de estacionamento e parada proibida pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar).	MUNICÍPIO
557 - 6	Parar o veículo nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal.	MUNICÍPIO
558 - 4	Parar o veículo afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinquenta centímetros a um metro.	MUNICÍPIO
559 - 2	Parar o veículo afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro.	MUNICÍPIO
560 - 6	Parar o veículo em desacordo com as posições estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro.	MUNICÍPIO
561 - 4	Parar o veículo na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento.	MUNICÍPIO
562 - 2	Parar o veículo no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização.	MUNICÍPIO
563 - 0	Parar o veículo na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres.	MUNICÍPIO
564 - 9	Parar o veículo nos viadutos, pontes e túneis.	MUNICÍPIO
565 - 7	Parar o veículo na contramão de direção.	MUNICÍPIO
566 - 5	Parar o veículo em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar).	MUNICÍPIO
567 - 3	Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso.	MUNICÍPIO
568 - 1	Transitar com o veículo na faixa ou pista da direita, regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, exceto para acesso a imóveis lindeiros ou conversões à direita.	MUNICÍPIO
569 - 0	Transitar com o veículo na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
570 - 3	Deixar de conservar o veículo, quando estiver em movimento, na faixa a ele destinada pela sinalização de regulamentação, exceto em situações de emergência.	MUNICÍPIO
571 - 1	Deixar de conservar o veículo lento e de maior porte, quando estiver em movimento, nas faixas da direita.	MUNICÍPIO
572 - 0	Transitar pela contramão de direção em vias com duplo sentido de circulação, exceto para ultrapassar outro veículo e apenas pelo tempo necessário, respeitada a preferência do veículo que transitar em sentido contrário.	MUNICÍPIO
573 - 8	Transitar pela contramão de direção em vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação.	MUNICÍPIO
574 - 6	Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente, para todos os tipos de veículos exceto para caminhões e ônibus.	MUNICÍPIO
575 - 4	Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente, especificamente para caminhões e ônibus.	MUNICÍPIO
576 - 2	Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.	MUNICÍPIO
577 - 0	Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes.	ESTADO E MUNICÍPIO
578 - 9	Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes	MUNICÍPIO
579 - 7	Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
580 - 0	Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo.	MUNICÍPIO
581 - 9	Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos.	MUNICÍPIO
582 - 7	Transitar em marcha à ré, salvo na distância necessária e pequenas manobras e de forma a não causar riscos a segurança.	MUNICÍPIO
583 - 5	Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes.	ESTADO E MUNICÍPIO
584 - 3	Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou luz indicadora de direção de veículo, o início da marcha, a realização da manobra de parar o veículo, a mudança de direção ou de faixa de circulação.	ESTADO E MUNICÍPIO
585 - 1	Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados.	MUNICÍPIO
586 - 0	Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.	MUNICÍPIO
587 - 8	Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.	MUNICÍPIO
588 - 6	Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.	MUNICÍPIO
589 - 4	Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
590 - 8	Ultrapassar outro veículo pelo acostamento.	MUNICÍPIO
591 - 6	Ultrapassar outro veículo em interseções e passagens de nível.	MUNICÍPIO
592 - 4	Ultrapassar pela contramão outro veículo nas curvas, aclives e declives, sem visibilidade suficiente.	MUNICÍPIO
593 - 2	Ultrapassar pela contramão outro veículo nas faixas de pedestre.	MUNICÍPIO
594 - 0	Ultrapassar pela contramão outro veículo nas pontes, viadutos ou túneis.	MUNICÍPIO
595 - 9	Ultrapassar pela contramão outro veículo parado em fila junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer outro impedimento à livre circulação.	MUNICÍPIO
596 - 7	Ultrapassar pela contramão outro veículo onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos do tipo linha dupla contínua ou simples contínua amarela.	MUNICÍPIO
597 - 5	Deixar de parar o veículo no acostamento à direita, para aguardar a oportunidade de cruzar pista ou entrar à esquerda, onde não houver local apropriado para operação de retorno.	MUNICÍPIO
598 - 3	Ultrapassar veículo em movimento que integre cortejo, préstito, desfile e formações militares, salvo com autorização da autoridade de trânsito ou de seus agentes.	MUNICÍPIO
599 - 1	Executar operação de retorno em locais proibidos pela sinalização.	MUNICÍPIO
600 - 9	Executar operação de retorno nas curvas, aclives, declives, pontes, viadutos e túneis.	MUNICÍPIO
601 - 7	Executar operação de retorno passando por cima de calçada, passeio, ilhas, ajardinamento ou canteiros de divisões de pista de rolamento, refúgios e faixas de pedestres e nas de veículos não motorizados.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
602 - 5	Executar operação de retorno nas interseções, entrando na contramão de direção da via transversal.	MUNICÍPIO
603 - 3	Executar operação de retorno com prejuízo da livre circulação ou da segurança, ainda que em locais permitidos.	MUNICÍPIO
604 - 1	Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.	MUNICÍPIO
605 - 0	Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o da parada obrigatória.	MUNICÍPIO
606 - 8	Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à passagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio.	ESTADO E MUNICÍPIO
607 - 6	Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial.	ESTADO E MUNICÍPIO
608 - 4	Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo, com exceção dos veículos não motorizados.	ESTADO E MUNICÍPIO
609 - 2	Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.	MUNICÍPIO
610 - 6	Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros.	MUNICÍPIO
611 - 4	Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada por agrupamentos de veículos, como cortejos, formações militares e outros.	MUNICÍPIO
612 - 2	Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado que se encontre na faixa a ele destinada.	MUNICÍPIO
613 - 0	Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
614 - 9	Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes.	MUNICÍPIO
615 - 7	Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada.	MUNICÍPIO
616 - 5	Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo.	MUNICÍPIO
617 - 3	Deixar de dar preferência de passagem, em interseção não sinalizada, a veículo que estiver circulando por rodovia ou rotatória ou a veículo que vier da direita.	MUNICÍPIO
618 - 1	Deixar de dar preferência de passagem nas interseções com sinalização de regulamentação de Dê a Preferência.	MUNICÍPIO
619 - 0	Entrar ou sair de áreas lindeiras sem estar adequadamente posicionado para ingresso na via e sem as precauções com a segurança de pedestres e de outros veículos.	MUNICÍPIO
620 - 3	Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.	MUNICÍPIO
621 - 1	Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil em rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais quando a velocidade for superior a máxima em até vinte por cento.	MUNICÍPIO
622 - 0	Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil em rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais quando a velocidade for superior à máxima em mais de vinte por cento:	MUNICÍPIO
623 - 8	Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil em vias que não sejam rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais, quando a velocidade for superior à máxima em até cinquenta por cento	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
624 - 6	Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil em vias que não sejam rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais, quando a velocidade for superior à máxima em mais de cinquenta por cento.	MUNICÍPIO
625 - 4	Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita.	MUNICÍPIO
626 - 2	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles.	MUNICÍPIO
627 - 0	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito nos locais onde o trânsito esteja sendo controlado pelo agente da autoridade de trânsito, mediante sinais sonoros ou gestos.	MUNICÍPIO
628 - 9	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio) ou acostamento.	MUNICÍPIO
629 - 7	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao aproximar-se de ou passar por interseção não sinalizada.	MUNICÍPIO
630 - 0	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito nas vias rurais cuja faixa de domínio não esteja cercada.	MUNICÍPIO
631 - 9	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito nos trechos em curva de pequeno raio.	MUNICÍPIO
632 - 7	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao aproximar-se de locais sinalizados com advertência de obras ou trabalhadores na pista.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
633 - 5	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito sob chuva, neblina, cerração ou ventos fortes.	MUNICÍPIO
634 - 3	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito quando houver má visibilidade	MUNICÍPIO
635 - 1	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito quando o pavimento se apresentar escorregadio, defeituoso ou avariado	MUNICÍPIO
636 - 0	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito à aproximação de animais na pista	MUNICÍPIO
637 - 8	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito em declive	MUNICÍPIO
638 - 6	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar ciclista	MUNICÍPIO
639 - 4	Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres.	MUNICÍPIO
640 - 8	Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.	ESTADO
641 - 6	Confeccionar, distribuir ou colocar, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação do CONTRAN.	ESTADO
642 - 4	Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente dos veículos de polícia, de socorro de incêndio e salvamento, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados.	MUNICÍPIO
643 - 2	Transitar com o farol desregulado ou com o fecho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor.	ESTADO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
644 - 0	Fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.	MUNICÍPIO
645 - 9	Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se a providências necessárias para tornar visível o local, quando tiver de remover o veículo da pista de rolamento ou permanecer no acostamento.	MUNICÍPIO
646 - 7	Deixar de sinalizar a via, de forma a prevenir os demais condutores e, à noite, não manter acesas as luzes externas ou omitir-se a providências necessárias para tornar visível o local, quando a carga for derramada sobre a via e não puder ser retirada imediatamente.	MUNICÍPIO
647 - 5	Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via.	MUNICÍPIO
648 - 3	Usar buzina em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos.	MUNICÍPIO
649 - 1	Usar buzina prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto.	MUNICÍPIO
650 - 5	Usar buzina entre as vinte e duas e as seis horas.	MUNICÍPIO
651 - 3	Usar buzina em locais e horários proibidos pela sinalização.	MUNICÍPIO
652 - 1	Usar buzina em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN.	MUNICÍPIO
653 - 0	Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizadas pelo CONTRAN.	MUNICÍPIO
654 - 8	Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN.	ESTADO
655 - 6	Conduzir o veículo com o lacre, a inscrição do chassi, o selo, a placa ou qualquer outro elemento de identificação do veículo violado ou falsificado.	ESTADO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
656 - 4	Conduzir o veículo transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN.	MUNICÍPIO
657 - 2	Conduzir o veículo com dispositivo anti-radar.	ESTADO
658 - 0	Conduzir o veículo sem qualquer uma das placas de identificação.	ESTADO
659 - 9	Conduzir o veículo que não esteja registrado e devidamente licenciado.	ESTADO
660 - 2	Conduzir o veículo com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade.	ESTADO
661 - 0	Conduzir o veículo com a cor ou característica alterada.	ESTADO
662 - 9	Conduzir o veículo sem ter sido submetido a inspeção de segurança veicular, quando obrigatória.	ESTADO
663 - 7	Conduzir o veículo sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante.	ESTADO
664 - 5	Conduzir o veículo com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN.	ESTADO
665 - 3	Conduzir o veículo com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante.	ESTADO
666 - 1	Conduzir o veículo com equipamento ou acessório proibido.	ESTADO
667 - 0	Conduzir o veículo com o equipamento do sistema de iluminação e de sinalização alterados.	ESTADO
668 - 8	Conduzir o veículo com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho.	ESTADO
669 - 6	Conduzir o veículo com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no pára-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo, excetuadas as hipóteses previstas no Código de Trânsito Brasileiro.	ESTADO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
670 - 0	Conduzir o veículo com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas.	ESTADO
671 - 8	Conduzir o veículo com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação.	ESTADO
672 - 6	Conduzir o veículo em mau estado de conservação, comprometendo a segurança, ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança e de emissão de poluentes e ruído.	ESTADO
673 - 4	Conduzir o veículo sem acionar o limpador de pára-brisa sob chuva.	ESTADO
674 - 2	Conduzir o veículo sem portar a autorização para condução de escolares.	ESTADO
675 - 0	Conduzir o veículo de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas no Código de Trânsito Brasileiro.	ESTADO
676 - 9	Conduzir o veículo com defeito no sistema de iluminação, de sinalização ou com lâmpadas queimadas.	ESTADO
677 - 7	Transitar com o veículo danificando a via, suas instalações e equipamentos.	MUNICÍPIO
678 - 5	Transitar com o veículo derramando, lançando ou arrastando sobre a via carga que esteja transportando.	MUNICÍPIO
679 - 3	Transitar com o veículo derramando, lançando ou arrastando sobre a via combustível ou lubrificante que esteja utilizando.	MUNICÍPIO
680 - 7	Transitar com o veículo derramando, lançando ou arrastando qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente.	MUNICÍPIO
681 - 5	Transitar com o veículo produzindo fumaça gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN.	MUNICÍPIO
682 - 3	Transitar com o veículo com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
683 - 1	Transitar com o veículo com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento.	MUNICÍPIO
684 - 0	Transitar com o veículo em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida.	MUNICÍPIO
685 - 8	Transitar com o veículo com lotação excedente.	ESTADO E MUNICÍPIO
686 - 6	Transitar com o veículo efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente.	MUNICÍPIO
687 - 4	Transitar com o veículo desligado ou desengrenado, em declive.	MUNICÍPIO
688 - 2	Transitar com o veículo excedendo a capacidade máxima de tração, em infração considerada média pelo CONTRAN.	MUNICÍPIO
689 - 0	Transitar com o veículo excedendo a capacidade máxima de tração, em infração considerada grave pelo CONTRAN.	MUNICÍPIO
690 - 4	Transitar com o veículo excedendo a capacidade máxima de tração, em infração considerada gravíssima pelo CONTRAN.	MUNICÍPIO
691 - 2	Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório.	ESTADO
692 - 0	Deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito.	ESTADO
693 - 9	Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo.	ESTADO
694 - 7	Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados.	MUNICÍPIO
695 - 5	Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
696 - 3	Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação.	ESTADO
697 - 1	Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade.	ESTADO
698 - 0	Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes	ESTADO E MUNICÍPIO
699 - 8	Deixar o responsável de promover a baixa do registro de veículo irrecuperável ou definitivamente desmontado.	ESTADO
700 - 5	Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.	ESTADO
701 - 3	Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.	ESTADO
702 - 1	Deixar a empresa seguradora de comunicar ao órgão executivo de trânsito competente a ocorrência de perda total do veículo e de lhe devolver as respectivas placas e documentos.	ESTADO
703 - 0	Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN.	ESTADO E MUNICÍPIO
704 - 8	Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor transportando passageiro sem o capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral.	MUNICÍPIO
705 - 6	Conduzir motocicleta, motoneta, ciclomotor e ciclo fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
706 - 4	Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor com os faróis apagados.	MUNICÍPIO
707 - 2	Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.	MUNICÍPIO
708 - 0	Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor rebocando outro veículo.	MUNICÍPIO
709 - 9	Conduzir motocicleta, motoneta, ciclomotor e ciclo sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras.	MUNICÍPIO
710 - 2	Conduzir motocicleta, motoneta, ciclomotor e ciclo transportando carga incompatível com suas especificações.	MUNICÍPIO
711 - 0	Conduzir ciclo transportando passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado.	MUNICÍPIO
712 - 9	Conduzir ciclo e ciclomotor em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias.	MUNICÍPIO
713 - 7	Conduzir ciclo transportando crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.	MUNICÍPIO
714 - 5	Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.	MUNICÍPIO
715 - 3	Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente, sem agravamento de penalidade pela autoridade de trânsito.	MUNICÍPIO
716 - 1	Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente, com agravamento de penalidade de duas vezes pela autoridade de trânsito.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
717 - 0	Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente, com agravamento de penalidade de três vezes pela autoridade de trânsito.	MUNICÍPIO
718 - 8	Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente, com agravamento de penalidade de quatro vezes pela autoridade de trânsito..	MUNICÍPIO
719 - 6	Deixar de sinalizar qualquer obstáculo à livre circulação, à segurança de veículo e pedestres, tanto no leito da via terrestre como na calçada, ou obstaculizar a via indevidamente, com agravamento de penalidade de cinco vezes pela autoridade de trânsito..	MUNICÍPIO
720 - 0	Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados.	MUNICÍPIO
721 - 8	Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com normas estabelecidas pelo CONTRAN.	ESTADO
722 - 6	Deixar de manter acesas, à noite, as luzes de posição, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga da mercadorias.	MUNICÍPIO
723 - 4	Deixar de manter acesa a luz baixa, quando o veículo estiver em movimento, durante à noite.	MUNICÍPIO
724 - 2	Deixar de manter acesa a luz baixa, quando o veículo estiver em movimento, de dia, nos túneis providos de iluminação pública.	MUNICÍPIO
725 - 0	Deixar de manter acesa a luz baixa, quando o veículo estiver em movimento, de dia, e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
726 - 9	Deixar de manter acesa a luz baixa, quando o veículo estiver em movimento, de dia e de noite, tratando-se de ciclomotor.	MUNICÍPIO
727 - 7	Deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração, quando o veículo estiver em movimento.	MUNICÍPIO
728 - 5	Deixar de manter a placa traseira iluminada, a noite, quando o veículo estiver em movimento.	ESTADO
729 - 3	Utilizar as luzes do veículo, pisca-alerta, exceto em imobilizações ou situações de emergência.	MUNICÍPIO
730 - 7	Utilizar as luzes do veículo baixa e alta de forma intermitente, exceto nas seguintes situações: a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo; em imobilizações ou situação de emergência, como advertência, utilizando pisca-alerta; quando a sinalização de regulamentação da via determinar o uso do pisca-alerta.	MUNICÍPIO
731 - 5	Dirigir o veículo com o braço do lado de fora.	MUNICÍPIO
732 - 3	Dirigir o veículo transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas.	ESTADO
733 - 1	Dirigir o veículo com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito.	ESTADO
734 - 0	Dirigir o veículo usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais.	ESTADO
735 - 8	Dirigir o veículo com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo.	ESTADO
736 - 6	Dirigir o veículo utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular.	ESTADO E MUNICÍPIO
737 - 4	Bloquear a via com veículo.	MUNICÍPIO

Código Infração	Descrição da Infração	Competência
738 - 2	É proibido ao pedestre permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruza-las onde for permitido.	MUNICÍPIO
739 - 0	É proibido ao pedestre cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão.	MUNICÍPIO
740 - 4	É proibido ao pedestre atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim.	MUNICÍPIO
741 - 2	É proibido ao pedestre utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença de autoridade competente.	MUNICÍPIO
742 - 0	É proibido ao pedestre andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea.	MUNICÍPIO
743 - 9	É proibido ao pedestre desobedecer a sinalização de trânsito específica.	MUNICÍPIO
744 - 7	Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva.	MUNICÍPIO

RESOLUÇÃO Nº 191, DE 16 DE FEVEREIRO DE 2006.

Dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art.320 do Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e tendo em vista o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e a Deliberação nº 33/2002 “ad referendum”, publicada no Diário Oficial da União de 04 de abril de 2002,

Considerando o constante do Processo 80001.002674/2006-71,

Considerando a necessidade de dirimir dúvidas suscitadas em todo o território nacional quanto à interpretação das disposições contidas na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, resolve:

Art.1º Referendar a Deliberação nº 33, de 03 de abril de 2002, que dispõe sobre aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, conforme art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º Explicitar as formas de aplicação da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito, prevista no caput do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro:

I - A sinalização é o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, compreendendo especificamente as sinalizações vertical e horizontal e os dispositivos e sinalizações auxiliares, tais como:

- a) dispositivos delimitadores;
- b) dispositivos de canalização;

- c) dispositivos e sinalização de alerta;
- d) alterações nas características do pavimento;
- e) dispositivos de uso temporário, e
- f) painéis eletrônicos.

II – As engenharias de tráfego e de campo são o conjunto de atividades de engenharia voltado a ampliar as condições de fluidez e de segurança no trânsito, tais como:

- a) a elaboração e atualização do mapa viário do município;
- b) o cadastramento e implantação da sinalização;
- c) o desenvolvimento e implantação de corredores especiais de trânsito nas vias já existentes;
- d) a identificação de novos pólos geradores de trânsito, e
- e) os estudos e estatísticas de acidentes de trânsito.

III – O policiamento e a fiscalização são os atos de prevenção e repressão que visem a controlar o cumprimento da legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa.

IV – A educação de trânsito é a atividade direcionada à formação do cidadão como usuário da via pública, por meio do aprendizado de normas de respeito à vida e ao meio ambiente, visando sempre o trânsito seguro, tais como:

- a) publicidade institucional;
- b) campanhas educativas;
- c) eventos;
- d) atividades escolares;
- e) elaboração de material didático-pedagógico;
- f) formação e reciclagem dos agentes de trânsito, e
- g) formação de agentes multiplicadores.

Art. 3º As ações relacionadas nesta Resolução têm caráter exemplificativo.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RESOLUÇÃO Nº 208, DE 26 DE OUTUBRO DE 2006.

Estabelece as bases para a organização e o funcionamento do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEST e dá outras providências.

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

considerando a necessidade de implantação de uma base nacional de estatísticas de trânsito, que contemple uma sistemática para comunicação, registro, controle, consulta e acompanhamento das informações decorrentes da acidentalidade no trânsito nacional e suas conseqüências, e que subsidie a elaboração de estudos e pesquisas necessárias à melhoria da segurança viária no país;

considerando o que dispõe o inciso X do art. 19, do Código de Trânsito Brasileiro, e as Diretrizes da Política Nacional de Trânsito,

resolve:

Art. 1º Fica instituído o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEST, sob a coordenação do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, integrado pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito – SNT.

Parágrafo Único. O RENAEST substitui o Sistema Nacional de Estatísticas de Trânsito – SINET.

Art. 2º O RENAEST é o sistema de registro, gestão e controle de dados estatísticos sobre acidentalidade no trânsito, integrado ao sistema de Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM, ao Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH e ao Registro Nacional de Infrações – RENAINF;

Art. 3º O RENAEST tem por objetivo estabelecer metodologia de registro e análise de variáveis relativas à segurança viária e indicadores sobre a evolução da acidentalidade, com vistas a elaboração de estudos e pesquisas que possibilitem a tomada de decisões e a correta orientação e aplicação de diferentes medidas e ações a serem adotadas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

Art. 4º Os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão integrar-se ao RENAEST para fins de fornecimento de dados devidamente homologados e dos dados referentes à acidentalidade regional e local, objetivando o registro das informações na base nacional.

§ 1º O DENATRAN estabelecerá os padrões necessários ao fornecimento das informações e dos dados ao RENAEST.

§ 2º Para fins de consolidação dos dados no sistema informatizado, serão estabelecidas duas homologações: a primeira, em nível estadual, que será realizada pelos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal, e a segunda, em nível federal, que será realizada pelo DENATRAN.

Art. 5º Os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito – SNT, as polícias militares dos Estados e do Distrito Federal, e a Polícia Rodoviária Federal, deverão integrar-se ao RENAEST por meio do órgão ou entidade executivo de trânsito da unidade da Federação de sua circunscrição.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, aos quais estarão integrados os demais órgãos em cada unidade da Federação, adotarão todas as medidas necessárias ao efetivo fornecimento dos dados sobre acidentalidade ao RENAEST.

Art. 6º Caberá ao DENATRAN:

- I – organizar e manter o RENAEST;
- II – desenvolver e padronizar os procedimentos operacionais do sistema;
- III – assegurar correta gestão do RENAEST;
- IV – definir as atribuições operacionais dos órgãos e entidades integrados;
- V – cumprir e fazer cumprir esta Resolução e as instruções complementares;
- VI – estabelecer procedimentos para a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;
- VII – arbitrar conflitos entre os órgãos e entidades integrados.
- VIII – apresentar ao CONTRAN Relatório semestral das informações obtidas pelo RENAEST.

Parágrafo único. O DENATRAN emitirá instruções complementares no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da publicação desta Resolução.

Art. 7º A integração referida no inciso VI, do art. 6º, desta Resolução, dar-se-á no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua publicação.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito referidos no caput do artigo 5º, desta Resolução terão um prazo de 180 (cento e oitenta) dias, após a integração do órgão ou entidade executivo de trânsito da unidade da Federação de sua circunscrição, para integrar-se ao RENAEST.

Art. 8º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RESOLUÇÃO Nº 296, DE 28 DE OUTUBRO 2008

Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

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

Considerando o disposto nos artigos 6º, 7º e 8º do CTB, que estabelecem os objetivos e a composição do Sistema Nacional de Trânsito – 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 art. 14, incisos I e VIII, do Código de Trânsito Brasileiro, que define as competências dos Conselhos Estaduais de Trânsito e Conselho de Trânsito do Distrito Federal;

Considerando o disposto no § 2º do artigo 24 do CTB, que condiciona o exercício das competências dos órgãos municipais à integração ao SNT, combinado com o artigo 333 do CTB e seus parágrafos, que atribui competência ao CONTRAN para estabelecer exigências para aquela integração, acompanhada pelo respectivo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN;

Considerando a necessidade de manutenção e atualização do cadastro nacional dos integrantes do SNT, seu controle e acesso ao sistema de comunicação e informação para as operações de notificação de autuação e de aplicação de penalidade – RENAINF, assim como de arrecadação financeira de multas e respectivas contribuição ao FUNSET, resolve:

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 CNT 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 cumprir 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.

RESOLUÇÃO Nº 302, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008

Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando que as questões de estacionamento de veículo são de interesse estratégico para o trânsito e para a ordenação dos espaços públicos;

Considerando a necessidade de definir e regulamentar os diversos tipos e áreas de estacionamentos específicos de veículos e área de segurança de edificação pública, resolve:

Art.1º As áreas destinadas ao estacionamento específico, regulamentado em via pública aberta à circulação, são estabelecidas e regulamentadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via, nos termos desta Resolução.

Art.2º Para efeito desta Resolução são definidas as seguintes áreas de estacionamentos específicos:

I – Área de estacionamento para veículo de aluguel é a parte da via sinalizada para o estacionamento exclusivo de veículos de categoria de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente.

II – Área de estacionamento para veículo de portador de deficiência física é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte

portador de deficiência física, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

III – Área de estacionamento para veículo de idoso é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte idoso, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

IV – Área de estacionamento para a operação de carga e descarga é a parte da via sinalizada para este fim, conforme definido no Anexo I do CTB.

V – Área de estacionamento de ambulância é a parte da via sinalizada, próximo a hospitais, centros de atendimentos de emergência e locais estratégicos para o estacionamento exclusivo de ambulâncias devidamente identificadas.

VI – Área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

VII – Área de estacionamento de curta duração é a parte da via sinalizada para estacionamento não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos.

VIII – Área de estacionamento de viaturas policiais é a parte da via sinalizada, limitada à testada das instituições de segurança pública, para o estacionamento exclusivo de viaturas policiais devidamente caracterizadas.

Art. 3º As áreas de estacionamento previstas no art. 2º devem ser sinalizadas conforme padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 4º Não serão regulamentadas as áreas de estacionamento específico previstas no art. 2º, incisos II, IV, V e VIII desta Resolução quando a edificação dispuser de área de estacionamento interna e/ou não atender ao disposto no art. 93 do CTB.

Art. 5º Área de Segurança é a parte da via necessária à segurança das edificações públicas ou consideradas especiais, com extensão igual à testada do imóvel, nas quais a parada e o estacionamento são proibidos, sendo vedado o seu uso para estacionamento por qualquer veículo.

§ 1º Esta área é estabelecida pelas autoridades máximas locais representativas da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios, vinculados à Segurança Pública;

§ 2º O projeto, implantação, sinalização e fiscalização da área de segurança são de competência do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via, decorrente de solicitação formal, cabendo-lhe aplicar as penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro;

§ 3º A área de segurança deve ser sinalizada com o sinal R-6c “Proibido Parar e Estacionar”, com a informação complementar “Área de Segurança”.

Art. 6º. Fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta Resolução.

Art. 7º. Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 8º. Esta Resolução entra em vigor na data da sua publicação, revogada a Resolução nº 592/82 e as demais disposições em contrário.

RESOLUÇÃO Nº 303, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008

Dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente às pessoas idosas.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso de vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados por idosos;

Considerando a Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, que em seu art. 41 estabelece a obrigatoriedade de se destinar 5% (cinco por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por idosos, resolve:

Art. 1º As vagas reservadas para os idosos serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b “Estacionamento regulamentado” com informação complementar e a legenda “IDOSO”, conforme Anexo I desta Resolução e os padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 2º Para uniformizar os procedimentos de fiscalização deverá ser adotado o modelo da credencial previsto no Anexo II desta Resolução.

§ 1º A credencial confeccionada no modelo definido por esta Resolução terá validade em todo o território nacional.

§ 2º A credencial prevista neste artigo será emitida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Município de domicílio da pessoa idosa a ser credenciada.

§ 3º Caso o Município ainda não esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, a credencial será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.

Art. 3º Os veículos estacionados nas vagas reservadas de que trata esta Resolução deverão exibir a credencial a que se refere o art. 2º sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima.

Art. 4º O uso de vagas destinadas às pessoas idosas em desacordo com o disposto nesta Resolução caracteriza infração prevista no art. 181, inciso XVII do CTB.

Art. 5º A autorização poderá ser suspensa ou cassada, a qualquer tempo, a critério do órgão emissor, se verificada quaisquer das seguintes irregularidades na credencial:

- I – uso de cópia efetuada por qualquer processo;
- II – rasurada ou falsificada;
- III – em desacordo com as disposições contidas nesta Resolução, especialmente se constatada que a vaga especial não foi utilizada por idoso.

Art. 6º Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 7º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

RESOLUÇÃO Nº 304, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008

Dispõe sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção.

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

Considerando a necessidade de uniformizar, em âmbito nacional, os procedimentos para sinalização e fiscalização do uso de vagas regulamentadas para estacionamento exclusivo de veículos utilizados no transporte de pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção;

Considerando a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que dispõe sobre normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção, que, em seu art. 7º, estabelece a obrigatoriedade de reservar 2 % (dois por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção;

Considerando o disposto no Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta a Lei nº 10.098/00, para, no art. 25, determinar a reserva de 2 % (dois por cento) do total de vagas regulamentadas de estacionamento para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência física ou visual, desde que devidamente identificados, resolve:

Art. 1º As vagas reservadas para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção serão sinalizadas pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via utilizando o sinal de regulamentação R-6b “Estacionamento regulamentado” com a informação complementar conforme Anexo I desta Resolução.

Art. 2º Para uniformizar os procedimentos de fiscalização deverá ser adotado o modelo da credencial previsto no Anexo II desta Resolução.

§ 1º A credencial confeccionada no modelo proposto por esta Resolução terá validade em todo o território nacional.

§ 2º A credencial prevista neste artigo será emitida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do município de domicílio da pessoa portadora de deficiência e/ou com dificuldade de locomoção a ser credenciada.

§ 3º A validade da credencial prevista neste artigo será definida segundo critérios definidos pelo órgão ou entidade executiva do município de domicílio da pessoa portadora de deficiência e/ou com dificuldade de locomoção a ser credenciada.

§ 4º Caso o município ainda não esteja integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, a credencial será expedida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito do Estado.

Art. 3º Os veículos estacionados nas vagas reservadas de que trata esta Resolução deverão exibir a credencial que trata o art. 2º sobre o painel do veículo, ou em local visível para efeito de fiscalização.

Art. 4º O uso de vagas destinadas às pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção em desacordo com o disposto nesta Resolução caracteriza infração prevista no Art. 181, inciso XVII do CTB.

Art. 5º. Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 6º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas 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.

PORTARIA DENATRAN Nº 82 DE 16 DE NOVEMBRO DE 2006

Dispõe sobre a nomeação e competências dos coordenadores do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito.

O DIRETOR DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO DENATRAN, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo Art. 19, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB;

considerando o inciso X, do art. 19 e o inciso IX, do art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, que trata da organização da estatística de trânsito no território nacional e da coleta de dados e elaboração de estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

considerando o disposto na Resolução nº 208 de 26, outubro de 2006 do CONTRAN que cria o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito, resolve:

Art.1º O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal nomeará o(a) coordenador(a) do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEST.

§ 1º O órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal comunicará oficialmente a nomeação do coordenador estadual ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

§ 2º A integração de que trata o art. 7º, da Resolução nº 208 de outubro de 2006 do CONTRAN, dar-se-á quando da inclusão do coordenador no cadastro de usuários do sistema RENAEST.

§ 3º O Sistema RENAEST está disponível no Portal de estatísticas de Trânsito no site oficial do DENATRAN cujo endereço é www.denatran.gov.br, no link estatísticas.

Art. 2º São competências do coordenador do RENAEST:

I. estabelecer interface com as autoridades responsáveis pelas vias federais, estaduais, municipais e do Distrito Federal na área de sua circunscrição e com o DENATRAN;

II. registrar no RENAEST os dados de acidentes de trânsito para os órgãos ou instituições que não disponham de infra-estrutura para fazê-lo, no âmbito de sua circunscrição;

III. homologar os dados referentes a acidentes de trânsito no âmbito do Estado ou do Distrito Federal, em até 90 (noventa) dias após a data da ocorrência;

IV. atender às convocações do DENATRAN;

V. propor itens de interesse da pauta de reuniões do RENAEST;

VI. organizar e supervisionar a estatística de acidentes de trânsito no Estado e no Distrito Federal, de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo RENAEST;

VII. apoiar as instituições responsáveis pela coleta de dados da área de sua circunscrição, quando necessário, mediante solicitação.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Portarias nos. 02, de 28 de janeiro de 1994, 58 de 28 de agosto de 2000, e 59, de 15 de setembro de 2000, todas do

9.2 TEXTO AUXILIAR – “A IMPORTÂNCIA DA SINALIZAÇÃO PARA A FLUIDEZ E SEGURANÇA DO TRÂNSITO”

A IMPORTÂNCIA DA SINALIZAÇÃO PARA A FLUIDEZ E SEGURANÇA DO TRÂNSITO

Sérgio Luiz Perotto

Resumo: Sinalizar a via pública é uma obrigação dos órgãos de trânsito. Essa função ganha relevância no caso dos Municípios, haja vista a necessidade de garantir a parada, a circulação e o estacionamento nos diversos tipos de vias existentes, associada à garantia de fluidez e segurança. Embora seja uma tarefa aparentemente complexa, existem soluções simples que devem fazer parte da boa prática de gestão em diversas situações, como nos casos a seguir apresentados. Eles não esgotam as possibilidades de sinalizar a via pública, mas podem ser boas alternativas para os gestores.

Palavras-chaves: Segurança do trânsito. Sinalização. Sistema viário urbano.

1. A ORGANIZAÇÃO DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Sempre que olhamos para o caos do sistema viário urbano imaginamos que somente ações estruturais e onerosas serão capazes reverter o quadro. Isso não é toda a verdade. Claro que a solução para a fluidez do trânsito não é simples; todavia, os órgãos de trânsito, antes de buscarem soluções mais complexas, devem lançar mão de alternativas mais rápidas e menos onerosas. Ou seja, devem fazer o tema de casa primeiro.

A organização da sinalização viária é um bom começo. Sinalizar a via pública é uma tarefa de responsabilidade do órgão que possui a jurisdição sobre ela. No caso dos Municípios, todas as vias municipais dos respectivos territórios lhes pertencem; portanto, são eles os responsáveis pela implantação e manutenção da sinalização, respondendo por sua inexistência ou incorreta colocação. Nesse aspecto, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997) estabelece que “compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, implantar,

manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário” (art. 24, inc. III).

2. A APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA NA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

A tarefa de sinalizar, embora singela, deve obedecer a princípios e regras.

O primeiro princípio é o da legalidade, que determina a necessidade de vínculo com o que estabelece a lei em termos de sinalização. O gestor não pode “inventar” placas ou marcas viárias, mas ater-se ao que está previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e nas resoluções do Contran.

O Anexo II do CTB e os manuais de sinalização, introduzidos por meio de resoluções, indicam os formatos, as cores e os critérios para implantação e a finalidade. São elas:

- Resolução 180, de 26 de agosto de 2005 – Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação
- Resolução 243, de 22 de junho de 2007 – Volume II – Sinalização Vertical de Advertência); e
- Resolução 236, de 11 de maio de 2007 – Volume IV – Sinalização Horizontal.

Em breve, o Denatran deverá publicar o Volume III sobre a Sinalização Vertical de Indicação e o Volume V, da Sinalização Semafórica, que estão sendo elaborados pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Outro princípio a ser observado pelo gestor é o da suficiência. Ele indica que a sinalização deve permitir fácil percepção do que realmente é importante, com a quantidade compatível com a necessidade.

Já o princípio da padronização determina que a sinalização deve seguir um padrão legalmente estabelecido. Situações iguais devem ser sinalizadas com os mesmos critérios.

O princípio da clareza preconiza que devem ser transmitidas mensagens objetivas de fácil compreensão. E o da precisão e confiabilidade, que a sinalização deve ser precisa e confiável, correspondendo à situação efetivamente existente e gerando credibilidade.

Também é de se observar, pelo princípio da visibilidade e legibilidade, que a sinalização seja vista na distância necessária, podendo ser lida em tempo hábil para a tomada de decisão. Finalmente, o gestor deve manter a sinalização permanentemente limpa, conservada e fixada, quando for o caso, conforme indica o princípio da conservação e manutenção.

Para corroborar a relevância dos princípios aplicáveis à sinalização, importa verificar o tratamento dispensado pelo CTB à questão em dispositivos específicos, *in verbis*:

[...]

Art. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

Art. 82. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Art. 83. A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 84. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

3. TIPOS DE SINALIZAÇÃO

Assimilados os princípios básicos a serem observados pelo gestor, releva considerar os principais tipos de sinalização possíveis de serem implementados nas vias públicas.

O principal subsistema de sinalização é o vertical, que se utiliza de placas onde o meio de comunicação está na posição vertical, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolos ou legendas. As placas se classificam conforme suas funções, que podem ser de regulamentação, advertência ou de indicação.

As de regulamentação têm por finalidade informar aos usuários as condições, as proibições, as obrigações ou as restrições no uso das vias. Suas mensagens são imperativas e o desrespeito a elas constitui infração. A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, e as cores são vermelha, preta e branca.

Já a sinalização de advertência tem por finalidade alertar os usuários da via para condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza. A forma padrão dos sinais de advertência é quadrada, devendo uma das diagonais ficar na posição vertical. As cores são amarela e preta.

Quanto à sinalização vertical de indicação, tem a finalidade de identificar as vias e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos quanto aos percursos, os destinos, as distâncias e os serviços auxiliares, podendo, também, ter como função a educação do usuário. Suas mensagens possuem caráter informativo ou educativo e servem, ainda, para facilitar a localização de pontos estratégicos da cidade e orientar acerca da melhor forma de deslocamento.

De outro lado, temos o subsistema de sinalização horizontal, que apresenta características diferenciadas da sinalização vertical. Ele se utiliza de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Tem como funções:

- a) organizar o fluxo de veículos e pedestres;
- b) controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos;
- c) complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação.

Em casos específicos, tem poder de regulamentação. A sinalização horizontal mantém alguns padrões cuja mescla e a forma de coloração na via definem os diversos tipos de sinais.

Com relação à sinalização semafórica, o órgão de trânsito deve observar as regras dos manuais que envolvem tanto a sinalização vertical como a horizontal. Sempre que a visibilidade do semáforo for comprometida pela presença anterior de curva ou outro obstáculo, é recomendada a instalação de placa vertical de advertência (A-14) a uma distância razoável capaz de alertar o condutor com antecedência, indicando o controle na interseção.

O gestor também deve ter presente que, quando for implantar faixa de segurança junto ao semáforo, terá, obrigatoriamente, de incluir linha de retenção antes do local de travessia de pedestres. Ela indicará o local onde o condutor deve imobilizar o veículo. A linha não é obrigatória em faixas de pedestres implantadas fora de áreas semaforizadas.

De outro lado, cabe alertar que a luz amarela do semáforo serve apenas como transição para os sinais verde e vermelho, não cabendo a utilização do “amarelo piscante”.

Essa providência, equivocadamente utilizada por alguns órgãos, na verdade retira o caráter de regulação da interseção, oferecendo risco aos condutores. A luz amarela “piscante” deve ser utilizada somente para sinalização de obras e outras situações temporárias de risco.

Oportuno frisar, também, que a instalação do semáforo em interseções deve ocorrer antes da área onde os fluxos se cruzam. Verifica-se que, quando existem obstáculos, como árvores, por exemplo, alguns órgãos acabam instalando o equipamento após a interseção, o que constitui um equívoco. Melhor retirar o obstáculo ou deixar de instalá-lo.

Por fim, cabe registrar que a instalação de semáforos deve ser feita como medida posterior ao esgotamento de outras alternativas de controle de fluxo. Com efeito, a operação desse tipo de sinalização é complexa. Ele deve ser adotado onde efetivamente o fluxo de veículos e pedestres é intenso, restando inviáveis alternativas como a colocação de placas de parada obrigatória ou de preferencial.

Também são opções que podem anteceder a instalação de semáforos as rotatórias e minirrotatórias.

4. INVENTÁRIO DA SINALIZAÇÃO

A partir da familiarização com todos os tipos de sinalização possíveis, o gestor deve fazer o planejamento sobre as reais necessidades, antes de implantá-la.

Em seguida, uma providência indispensável é o controle de todo o sistema por meio do inventário da sinalização. O órgão executivo de trânsito deverá providenciar a inserção das placas e das marcas viárias em planilha específica, onde conste o tipo de sinal, data de instalação e sua localização. Além disso, a planilha deve conter espaço para observar as intercorrências como substituição, remoção, alteração etc.

Nenhum sinal de trânsito deve ficar fora do inventário. Tal controle é decisivo para validar a pretensão punitiva em caso de autuação por infração de trânsito que resulte em defesa administrativa ou recurso a ser examinado pela Jari.

5. JURISDIÇÃO/COMPETÊNCIAS DOS ÓRGÃOS MUNICIPAIS DE TRÂNSITO

Uma questão emblemática para muitos gestores se refere à jurisdição dos órgãos municipais de trânsito para sinalização de áreas especiais de circulação, como condomínios,

shoppings, mercados, aeroportos, estações rodoviárias e praias abertas à circulação. Nesse sentido, é bom compreender o real conceito de via pública e o alcance da lei para indicar a extensão da competência do gestor.

O CTB define em seu art. 2º que “são vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais”.

Já o parágrafo único do art. 2º prevê que “[...] são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas”.

Importante o acréscimo do art. 5º: “nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via”.

De outro lado, no Anexo II, em conceitos e definições, o CTB define “via” como: “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”. E trata “via urbana” como: “ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão”.

A partir dessas definições, é possível inferir que a competência do órgão municipal se estende além das tradicionais vias públicas, alcançando todos os locais, públicos ou privados, que possuam áreas abertas para circulação de veículos e pessoas.

Com relação aos condomínios, a lei foi específica, mas por analogia não há como deixar de aplicar o mesmo entendimento para os demais casos, como áreas de estacionamento de *shoppings* e supermercados.

Cabe observar que a lei foi sutil com relação às praias. Embora tenha definido que se trata de via pública, não fez menção à competência para sinalização e fiscalização. Nesse caso, e por interpretação analógica, tal competência é também do Município em cuja circunscrição se encontra a praia. De notar que as praias são jurisdicionadas pela Marinha, que não integra o Sistema Nacional de Trânsito e não pode atuar em tais questões. Pela mesma razão, a exemplo do que ocorre nos condomínios, o Município é quem regula a sinalização nas áreas abertas à circulação em aeroportos e estações rodoviárias.

6. SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRES, IDOSOS E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

A importância da sinalização centra-se também no quesito de favorecer a mobilidade dos cidadãos, uma vez que estes são os principais beneficiários da organização da sinalização, da fluidez e da segurança nas vias públicas.

Desta forma, com relação aos idosos e às pessoas com deficiência, incluindo todas as que tenham dificuldade de locomoção, há também tratamento especial para sinalização na legislação paralela ao Código de Trânsito.

Assim, o Município deve garantir a elas espaço para estacionamento. A regulamentação com relação ao idoso se deu por meio da Resolução do Contran 303/2008, em atenção à determinação da Lei Federal 10.741, de 10 de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso.

A norma estabelece a obrigatoriedade de se destinar 5% (cinco por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por idosos com idade igual ou superior a 60 anos. De outro lado, a Resolução do Contran 304/2008 atendeu à Lei Federal 10.098/2000 e ao Decreto 5.296/2004 para regular a destinação de 2% (dois por cento) das vagas em estacionamento regulamentado exclusivamente para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldade de locomoção. A sinalização para ambos os casos está nos anexos das Resoluções.

Importa esclarecer, entretanto, que os percentuais estabelecidos não devem ser cumpridos por simples equação matemática, e sim atender à efetiva necessidade. Tampouco devem se prender só às áreas de estacionamento regulamentado, como mencionado na legislação, mas contemplar todos os locais onde tais vagas sejam úteis. São exemplos as áreas próximas de hospitais, escolas, teatros, bancos e comércio. Assim, uma boa prática seria destinar algumas vagas nesses locais e monitorar a ocupação para ampliar gradativamente, caso necessário.

A Lei 10.098/2000 definiu como pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida aquela que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo.

Já o Decreto 5.296/2004 apresentou as categorias e as definições para deficiência física, auditiva, visual e mental. E, ainda, incluiu na mesma linha lista de pessoa com

mobilidade reduzida aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

Neste caso, embora não seja fruto de regulamentação específica, estão contempladas as pessoas grávidas e as que apresentem algum tipo de enfermidade, de modo que os movimentos resultem dificultados. Na lacuna da legislação federal, alguns órgãos de trânsito têm adotado como boa prática a edição de regulamentos específicos para o caso de pessoas grávidas.

As Resoluções do Contran estabelecem modelo de credencial para identificar os veículos que transportam pessoas com mobilidade reduzida, cujo porte é obrigatório e possuem validade nacional. Todavia, essa exigência é controversa.

Ora, uma resolução não pode estabelecer um novo documento de porte obrigatório além daqueles previstos em lei. Assim, a falta de porte da credencial não pode resultar em autuação por infração de trânsito, no caso de ficar caracterizado pelo agente de trânsito que o veículo efetivamente transporta pessoa com deficiência. Da mesma forma, não seria justo autuar pessoa idosa que ocupar vaga de estacionamento sem a credencial, uma vez que ela pode ser facilmente identificada através de documento de identidade.

O que o órgão de trânsito pode fazer é efetuar o cadastramento das pessoas do Município que potencialmente utilizariam vagas de estacionamento especial. Tal providência auxiliará na reserva de vagas compatíveis.

Por fim, cabe observar o equívoco na exclusão de veículos de idosos nas áreas de estacionamentos internos das edificações (art.4o da Resolução 302/2008).

O tema da sinalização viária deve tratar com relevo, também, a travessia de pedestres pelas faixas exclusivas de segurança. Trata-se de sinalização horizontal de regulamentação, que indica a preferência para pedestres. E ela se dá em duas situações distintas. Uma é quando a faixa se localiza junto aos semáforos, em que se torna obrigatório o acréscimo de linha de retenção, conforme já mencionado. A outra situação envolve a faixa em local não semaforizado. As regras e as formas de uso estão nas páginas de 46 a 49 do *Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV*, aprovado pela Resolução 236, de 11 de maio de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito.

O cuidado que o gestor deve ter no caso da faixa de pedestres é o de evitar

sua banalização. Implantar indiscriminadamente, sem o mínimo de critérios, pode causar efeito contrário ao pretendido.

No caso de faixas junto a semáforos, é imperioso que seja fixado, também, um foco de pedestres a fim de facilitar a visibilidade. Outra situação é no caso de faixa instalada após o semáforo, na via transversal para onde convertem os veículos. Nesse caso, a sugestão é recuá-la, evitando que, após abrir o sinal, os veículos tenham de permanecer na área de cruzamento enquanto aguardam a passagem de pedestres.

Nos demais casos, as faixas devem ser implantadas em locais onde sua inexistência pode comprometer e dificultar a travessia. São exemplos os locais de grande fluxo de veículos aliados à necessidade de travessia de pedestres. E, quando o fluxo de pedestres e veículos for igualmente intenso, então uma nova alternativa deve ser buscada, como a criação de passarela ou a instalação de foco luminoso que regule a passagem. Em todos os casos, é imperioso que o órgão de trânsito faça instalar placas de advertência indicando a presença de faixa destinada à travessia de pedestres.

No caso de escolas, uma recomendação importante é que a faixa não se localize exatamente em frente ao portão de saída, haja vista que a troca brusca do ambiente interno para o externo pode “ofuscar” a atenção do estudante, que, inadvertidamente, correrá risco na travessia. A solução é a colocação de grades em frente às saídas, canalizando o estudante para a travessia na faixa, à direita ou à esquerda, quando já estará ambientado à área externa da escola.

7. BOAS PRÁTICAS PARA A FLUIDEZ DO TRÂNSITO

Como foi visto no princípio da precisão e da confiabilidade, cada sinal deve corresponder a uma situação e a uma necessidade real. Se não for assim, o usuário da via deixará de confiar na sinalização e comprometerá a segurança e a fluidez.

7.1 Parada e estacionamentos

Um exemplo clássico é o das placas de parada obrigatória (R-1) e de preferência (R-2). Embora as duas indiquem o direito de preferência para quem se conduz pela via transversal, elas têm objetos diferentes. A de indicação de preferência permite o avanço caso não haja veículos na transversal. Já a de parada obrigatória determina a imobilização

do veículo independentemente de outro estar exercendo a preferência na interseção. Nesse caso, a parada se faz necessária devido à falta de visão do contrafluxo. A não observância poderá acarretar acidentes. Verifica-se que o condutor tende a desrespeitar a obrigação de parada obrigatória quando tem ampla visão do contrafluxo, pois não vê sentido em sua função. Assim, acaba condicionado a desrespeitar a regra, correndo risco quando houver uma situação real de perigo. Cada placa deve ser implantada, portanto, de forma a cumprir sua real finalidade. É recomendável que, antes da interseção, a placa R-1 seja antecedida da placa de advertência A-15, indicando parada obrigatória à frente.

Outro exemplo clássico que pode contribuir para boa fluidez e segurança do trânsito se refere ao controle de parada e estacionamento. Para regular essas situações, o órgão de trânsito pode utilizar três tipos de placas: a placa R-6a, que indica a proibição de estacionar; a R-6b, que indica a permissão (estacionamento regulamentado); e a R-6c, que indica proibição de parar e estacionar. Cada uma foi concebida para situação específica e diferenciada. A implantação deve ocorrer conforme a exigência da via e o desejo do gestor.

Nas vias onde a fluidez não é comprometida com o estacionamento de veículos, a permissão pode ser concedida simplesmente pela não fixação da placa R-6b. Ela apenas será necessária caso em algum ponto da via a regra for da proibição. A placa R-6b deve ser fixada em locais onde o estacionamento pode comprometer a fluidez, ficando liberado apenas o embarque e o desembarque de passageiros.

Já a placa R-6c é necessária quando tanto a parada como o estacionamento puderem comprometer a fluidez de forma acentuada ou, ainda, colocar em risco a incolumidade das pessoas. Nesse caso, cada situação requer um tipo de sinalização, sendo necessária a avaliação criteriosa do órgão de trânsito, sob pena de banalizar a sinalização.

Outro aspecto que merece destaque quanto a essas placas é que em locais de atração de tráfego, como escolas, hospitais e centros comerciais, a proibição de estacionar pode ser estratégica para a fluidez do trânsito.

Ocorre que, onde for proibido o estacionamento, será permitida a operação de embarque e desembarque de passageiros. A destinação de um trecho específico de proibição, equivalente ao espaço de cinco veículos, por exemplo, já atenderá à demanda para embarque e desembarque. Mas se for permitido o estacionamento em frente a esses locais, não haverá espaço para desembarque, e outros veículos acabarão parando em fila dupla, comprometendo o tráfego.

Outra providência positiva para o órgão de trânsito está relacionada à localização dos estacionamentos de veículos de serviços. Via de regra, os pontos de táxis se localizam na faixa da direita, próximos às esquinas. Ocorre que, em muitas interseções semaforizadas, a faixa da direita pode ser utilizada exclusivamente para conversão à direita, com tempo diferenciado. Desta forma, a ocupação dessa faixa pelos táxis impedirá essa possibilidade, ocasionando retenção desnecessária de veículos. Nesse caso, a boa prática recomenda a liberação da faixa, transferindo o ponto de táxi para outro local.

Ainda na linha de estacionamento especial, cabe destacar o que estabelece a Resolução 302/2008 do Contran, que “define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos”, com a caracterização de cada uma. Além daquelas destinadas a idosos e pessoas com deficiência, incluiu as áreas de estacionamento para veículo de aluguel, de carga e descarga, de ambulância, de estacionamento rotativo, de viaturas policiais e aquelas consideradas de curta duração. Neste último caso, a Resolução prevê o uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos. E, ainda, veda a destinação de parte da via para estacionamento de qualquer veículo em situações de uso não previstas.

Data venia a Resolução comete algumas impropriedades que merecem reparos. Ao estabelecer relação taxativa de alguns veículos e proibir a destinação de vagas para outros, acaba invadindo a autonomia dos Municípios. Entre as exclusões, estão os veículos de transporte de valores e os oficiais. Nesse caso, o Município deve atender a tais demandas, usando das prerrogativas que a legislação federal lhe concede. Assim, as vagas para veículos de transporte de valores devem estar localizadas próximas às instituições bancárias. E as vagas para veículos oficiais serão reservadas junto a repartições públicas onde a providência é necessária. Nas duas situações, a sinalização vertical de regulamentação de estacionamento permitido fará constar informação adicional de exclusividade para cada um dos casos.

De outro lado, o uso do “pisca-alerta” pressupõe algum tipo de emergência e não pode ser erroneamente utilizado a pretexto de indicar o estacionamento por curto período. Em função desse equívoco, muitos órgãos de trânsito têm determinado o uso desse sinal de luzes na regulamentação de estacionamento em frente a farmácias. É um erro que facilmente pode ser corrigido por meio da correta fiscalização de controle de tempo, sem a necessidade do uso das luzes de emergência.

Ainda com relação às placas de estacionamento e parada, cabe um importante registro: o início e o fim dos comandos da sinalização. O *Manual de Sinalização Vertical de*

Regulamentação definiu que o perímetro de comando das placas vale para antes e após estas, em cerca de 40 metros para cada um dos lados. Deve-se convir que tal prática é um tanto surrealista, dificultando ao condutor a identificação do sinal antes da placa. A única explicação plausível é de que se buscou com isso a economia de placas, já que elas podem ser fixadas no meio das quadras em vez de no início. Para equacionar esse óbice e favorecer os usuários da via, os órgãos de trânsito podem utilizar nas placas as inscrições “início” e “fim”, determinando onde se inicia e termina cada comando. Essa providência é autorizada pela norma do Contran e pode ser uma boa alternativa.

7.2 Carga e descarga

Com relação à carga e à descarga, é bom que o órgão de trânsito tenha presente que ela é considerada estacionamento (art. 47, parágrafo único, do CTB). Assim, ela não deve ser permitida onde a regra é de proibição de estacionar.

Constituiu equívoco, portanto, permitir a carga e a descarga por meio de informações adicionais nas placas de proibição (R-6a). O correto é permiti-la somente nos locais onde o estacionamento é liberado. O órgão de trânsito poderá fazer constar informações adicionais nas placas de permissão (R-6b), estabelecendo áreas determinadas para carga e descarga.

Outra alternativa é, em área de permissão de estacionar, dar exclusividade à carga e à descarga em horários específicos conforme avaliação anterior de necessidade e pertinência. Uma boa prática verificada em muitos Municípios é a de estabelecer essas operações em vias paralelas de menor fluxo, liberando, assim, as vias principais.

O mesmo princípio deve ser aplicado com relação às áreas especiais de estacionamento para veículos de serviço, como os de frete e de aluguel (táxi), por exemplo. Em tais casos, a placa regulamentação deve ser a R-6b (estacionamento permitido), acrescentando-se a informação sobre o tipo de exclusividade.

7.3 Laços de quadra

Uma medida que tem sido muito positiva para a fluidez do trânsito é o uso de “laços de quadra”, auxiliados por sinalização indicativa correspondente ao percurso que o veículo deve fazer para transpor a via. Assim, em vez de reservar área para a conversão à esquerda, o condutor sairá pela direita fazendo o contorno na quadra e liberando a faixa que seria utilizada para a conversão. Nesse caso, a sinalização indicativa de percurso

pode conter, ainda, informações sobre locais de demanda, como saídas da cidade, bairros, hospitais, pontos turísticos etc. Tais providências facilitam a fluidez e prestam serviço relevante, principalmente às pessoas que desconhecem o trânsito local. Os “laços de quadra” dispensam a abertura dos canteiros centrais para conversão à esquerda, liberando o trânsito e melhorando a fluidez.

7.4 Postos de gasolina

De outro lado, um cuidado especial que a gestão deve ter é com relação à sinalização em postos de gasolina. Nesses locais, há critérios específicos por se constituir em área de risco. O CTB determina que os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma estabelecida pelo Contran (art. 86). O órgão normativo editou a regulamentação através da Resolução 38, de 21 de maio de 1998, estabelecendo a forma de sinalizar, que inclui indicação específica para entradas e saídas, por sinalização vertical e horizontal e pintura zebraada nas cores preta e amarela nas quinas do rebaixamento, quando for o caso.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, duas questões relevantes a serem observadas pelo gestor: a primeira é que nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada. Assim, ficarão asseguradas as condições de segurança na circulação.

A outra é que a instalação da sinalização viária não depende de lei da Câmara de Vereadores. Trata-se de uma providência de competência do Poder Executivo, já autorizado pela legislação federal.

É necessário, destarte, que o órgão de trânsito sinalize a via pública dentro de critérios lógicos e técnicos, atendendo aos princípios já mencionados. Além disso, tem de haver uma relação entre a sinalização e a real necessidade da via pública, de modos que ela se torne eficiente. Sua instalação deve estar motivada em despacho da autoridade de trânsito, com o aval de técnico responsável da área de engenharia.

