APROVADO
Unanimidade
EM 12/09/2019
Presidente

PROJETO DE LEI Nº 075 /2019

EMENTA: ATUALIZA O PERÍMETRO URBANO COM VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA AVENIDA DOUTOR FRANCISCO CORRÊA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º - Fica instituída com área urbana a Avenida Doutor Francisco Corrêa no perímetro, com inicio na Av. Manoel Quintão e termino na divisa com a PE – 05 com Av. Doutor Belmino Correia.

Art. 2º - Fica delimitada a PE – 05 no perímetro do município de São Lourenço da Mata, iniciando no limite entre os Municípios de Camaragibe e São Lourenço da Mata, percorrendo a Avenida Doutor Belmino Correia, Avenida Doutor Luiz Correia de Araújo, Rua Doutor Pedro Augusto Correia de Araújo e Av. Doutor Francisco Correia no sentido Centro/Tiúma e terminando na divisa com a BR – 408 entre os Municípios de São Lourenço da Mata e Paudalho.

Art. 3º- Fica a Diretoria de Trânsito e Transporte Municipal responsável pelo ordenamento do transito no perímetro urbano da Av. Dr. Francisco Correia, que deverá crias as vagas de estacionamento no perímetro entendido entre a Av. Manoel Quintão e Rua Agamenon Magalhães.

Art. 4º - As despesas decorrentes da execução da presente Lei correrão por conta das verbas próprias do orçamento, e/ou suplementadas se necessárias.

Art. 5º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revoguem-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 30 de agosto de 2019.

Cícero Pinheiros dos Santos Junior
Vereador - PTB

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO LOURENÇO DA MATA-PE

JUSTIFICATIVA

O trânsito do nosso município não oferece vagas suficientes de estacionamento, e na Av. Dr. Francisco Correia temos recebido muitas reclamações de proprietários de veículos que não podem estacionar sem receber multas por parte do BPRv que a anos vem dizendo que o perímetro em questão é a PE- 05, mais na Lei nº 2.159 de 10 de outubro de 2006 já institui o Bairro Centro como área Urbana. E as áreas Urbanas são de total domínio do Município com relação ao trânsito e Transporte. Pelo exposto, solicito aos meus pares, nobre edis a aprovação da presente Lei.

Sala das Sessões, 30 de agosto de 2019.

Cícero Pinheiro dos Santos Junior
Vereador - PTB

INFORMATIVO CNM

Maio / 2012

TRÂNSITO

CNM
CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS

A FUNÇÃO DO MUNICÍPIO NO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

A Constituição Federal determinou que compete privativamente à União legislar sobre matéria de trânsito (art. 22, XI). Em função disso, foi editada a Lei nº 503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O diploma legal estabeleceu novo *status* e trouxe novas competências aos Municípios. Eles passam a responder por todas as questões envolvendo parada, circulação e estacionamento de veículos, podendo aplicar as penalidades e as medidas administrativas previstas no caso de infrações.

As obrigações previstas devem ser cumpridas por todos, independentemente do porte ou das características que guardam entre si. Atualmente, 80% da frota nacional de veículos do País pertence à cerca de 1.200 Municípios devidamente integrados ao sistema. Portanto, a maioria dos Municípios ainda está em situação considerada irregular perante a legislação, mesmo que detentora de apenas 20% da frota.

Diante do atual quadro, é importante observar o que estatui o § 3º do art. 1º do CTB:

> Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem no âmbito de suas 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.

A prática da convivência diária com os Municípios aponta dois motivos preponderantes para justificar a demora na adoção de providências para adequação às novas regras do trânsito: aumento de encargos sem receita compatível e o desconhecimento das normas legais em toda sua extensão.

É preciso derrubar o mito dos custos e da complexidade para a implantação da municipalização do trânsito. As providências dos Municípios não significam que devam ser criadas novas e onerosas estruturas. Como veremos a seguir, será possível o cumprimento de todas as exigências com o mínimo de despesa adicional.

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

I – cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
III – implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
IV – coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
V – estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
VI – executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
VII – aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
VIII – fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
IX – fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
X – implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;
XI – arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
XII – credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;
XIII – integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;
XIV – implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
XV – promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
XVI – planejar e implantar medidas

para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
XVII – registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;
XVIII – conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;
XIX – articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN-RS;
XX – fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;
XXI – vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.
§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.
§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código (CTB, art. 24).

A estrutura de trânsito e as ações a serem desenvolvidas

O Município faz parte do Sistema Nacional de Trânsito, conforme preceitua o art. 7º do CTB. Para estar formalmente integrado, entretanto, precisa preencher uma série de requisitos, entre eles a organização de órgão executivo de trânsito (art. 8º) encarregado de executar uma série de tarefas (art. 24). Ao órgão de trânsito, estará vinculada a Junta Administrativa de Recursos de Infração de Trânsito (Jari) (art. 1º da Resolução Contran nº 296, de 28 de outubro de 2008). A necessidade de integração do Município para exercer suas competências está prevista no § 2º do art. 24 do CTB.

A Resolução nº 296/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabelece que

> 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. 1º).

Considerando a complexidade do Sistema Nacional de Trânsito, é imperioso que o Município esteja integrado às ações de seus "parceiros", tanto com os órgãos executivos e rodoviários (Denatran, Detrans e polícias rodoviárias) como os órgãos normativos (Contran e Cetran). Essa é a única forma de atendimento integrado e abrangente das demandas do setor em níveis local, intermunicipal e interestadual.

Órgão Executivo de Trânsito

Não há necessidade de criação de secretaria municipal específica para cuidar dos

assuntos de trânsito, principalmente nos Municípios de menor porte. Eles devem aproveitar as atuais estruturas, criando apenas um setor encarregado de assumir as funções determinadas pela Resolução Contran nº 296/2008. Assim, basta que exista uma divisão de trânsito, criada por lei, dentro da estrutura de uma secretaria já existente.

A lei que criar a divisão de trânsito deve prever também o cargo de diretor, que será a **autoridade de trânsito local**. A escolha do titular pode recair sobre servidor já integrado à administração como forma de evitar nova despesa. Outra alternativa racional seria a transformação da secretaria de obras em secretaria de obras e trânsito, por exemplo. Em seu âmbito, seria criada diretoria (ou divisão) de trânsito. A transformação também teria de se dar por meio de lei. Se for do interesse, o próprio secretário pode exercer a função de autoridade de trânsito.

Qualquer que seja a alternativa, o setor de trânsito precisa estar aparelhado para desenvolver as atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito e controle e análise de estatística. E deve contar, também, com pelo menos uma Jari, encarregada do julgamento dos recursos decorrentes das infrações de trânsito.

Autoridade de trânsito

Por meio de Resoluções (149/2003, 156/2004 e 363/2010), o Conselho Nacional de Trânsito estabeleceu os procedimentos a serem observados para concessão e tramitação de defesa em etapa anterior à penalização. Nesse caso, a autoridade de trânsito tem tarefa indispensável. A ela cabe o julgamento da consistência do auto de infração lavrado por seus agentes (mesmo que sejam da Polícia Militar) e o julgamento de eventual defesa interposta pelos interessados. Nessa situação, a autoridade pode ser auxiliada por comissão municipal composta de servidores, emitindo seu parecer final após a análise prévia. No caso de Municípios de pequeno porte, no qual o volume de infrações é pouco expressivo, a autoridade de trânsito pode exercer diretamente a função de julgar as defesas sem necessidade de análise preliminar de comissão.

Junta Administrativa de Recursos de Infração (Jari)

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito (Jari) é peça indispensável no sistema de trânsito. Suas funções estão definidas no art. 17 do CTB, abaixo transcrito:

> **Art. 17** Compete à JARI:
> I – julgar os recursos interpostos pelos infratores;
> II – solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação ocorrida;
> III – encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito informações sobre problemas observados nas autuações e apontamentos em recursos, e que se repitam sistematicamente.

A Jari é vinculada ao órgão de trânsito e é tão indispensável quanto ele. Assim como a inexistência do órgão implica a

impossibilidade absoluta do controle de infrações, sem a Jari serão inválidas todas as autuações das quais decorrerem recursos administrativos. Claro, 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. É de bom alvitre que os membros não sejam remunerados com gratificação, ao menos enquanto não houver demanda que justifique reuniões constantes. Enquanto isso, as reuniões devem ser mensais, podendo ser suspensas se inexistirem processos a serem apreciados. De qualquer forma, as despesas com a Jari devem ter amparo legal. O instrumento adequado para instituição dela é o Decreto. Assim, o Poder Executivo terá condições de se adequar a eventuais mudanças com mais celeridade, o que não ocorre quando sua instituição deriva de lei. A criação da Junta por meio de lei é uma desnecessidade, já que ela pode ser prevista e autorizada na lei que cria o órgão executivo de trânsito. A nomeação dos membros se dá por portaria do prefeito.

Para a composição da Junta Administrativa, o Município pode aproveitar, no que for conveniente, as diretrizes estabelecidas pelo Contran. Todavia, possui liberdade (discricionariedade administrativa) para compô-la da forma como melhor lhe aprouver. O importante é que seja oportunizada a presença de órgãos ou entidades representativas da sociedade local, de forma a dar a máxima transparência às atividades da Junta. Da mesma forma, o Município é soberano para definir a quantidade de membros que a integrarão.

Importa esclarecer, ainda, que o Regimento da Jari deve ser elaborado pelos próprios membros e, em seguida, submetido à homologação do Executivo municipal. Seu conteúdo não deve exorbitar a competência legal, como tem acontecido em muitos casos, equivocadamente. Deve tratar apenas suas questões operacionais, de forma objetiva e singela. Também devem ser evitados itens do processo de julgamento que já estão estabelecidos em lei e nas resoluções do Contran.

A Jari, embora vinculada ao órgão de trânsito municipal, é soberana em suas decisões sobre os recursos de infrações interpostos. Da inconformidade com o resultado de seu julgamento, deriva a possibilidade de novo recurso ao Cetran. "O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade de trânsito" (CTB, art. 288, § 1º).

É de vital importância que a Jari atue em estreita relação com o Conselho Estadual de Trânsito (Cetran), cujas resoluções se constituem em importantes subsídios para atuação de seus membros. O órgão normativo de trânsito, em nível estadual, pode dirimir dúvidas e conflitos de competência, além de manter a Jari atualizada sobre a legislação, a jurisprudência e a uniformização de procedimentos.

Convênios de operação de trânsito

Apesar da aparente complexidade das atividades a serem desenvolvidas pelo Município, boa parte delas podem ser

implementadas por meio de parcerias, conforme prevê o Código de Trânsito Brasileiro, *in verbis*:

> **Art. 25** Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.
> Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

Bom exemplo é o caso do Rio Grande do Sul, o Estado e os Municípios celebraram convênio para execução de algumas atividades estabelecidas no Código. O convênio prevê, para os Municípios que não possuem agentes próprios de trânsito, o credenciamento da Polícia Militar para agir como tal. Nesse caso, ela se encarrega das atividades de fiscalização e autuação por infração de trânsito. Ao Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul (Detran-RS) cabe o processamento das autuações (com auxílio da Companhia de Processamento de Dados do Estado do Rio Grande do Sul – Procergs), a emissão da notificação dos infratores em colaboração com os Municípios e o controle do sistema informatizado de processos.

No caso de o Município possuir agentes de fiscalização, então, tanto os agentes do Município, como os do Estado (Polícia Militar) poderão efetuar as autuações de um e de outro, reciprocamente.

O convênio é firmado por tempo determinado, sendo que o Estado é remunerado pelos serviços. Antes disso, apura-se a quantia de 5% (cinco por cento) que deve ser enviada ao Funset (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito). O porcentual do valor restante é destinado à Polícia Militar. Além disso, o Município remunera o Detran-RS por auto de infração processado. O valor restante é repassado ao Município semanalmente.

Convênio e consórcio

Alguns Municípios têm perquirido sobre a possibilidade de formação de consórcios ou contratação de terceiros (empresas) para serviços de fiscalização e composição da Jari. Nesse sentido, faz-se necessário alguns esclarecimentos sobre a verdadeira amplitude da delegação e sua pertinência.

Há serviços que podem ser exercidos indiretamente, como aqueles vistos até aqui, decorrentes das previsões do art. 25 do CTB. Outros são próprios de cada nível de governo e, portanto, indelegáveis. Uns devem ser executados pelo poder público, outros podem ser transferidos a empresas ou entidades de direito privado.

A maior parte dos serviços delegados decorre da interpretação do art. 25 do CTB. E é exercida solidária e reciprocamente entre órgãos e entidades de trânsito, mantidos, portanto, no âmbito público. Tal procedimento, entretanto, não elide a responsabilidade das autoridades de trânsito de todos os níveis. Assim, mesmo que o Município delegue ao Estado algumas atividades, continuará sendo o responsável pela coordenação de tudo o que ocorre em matéria de trânsito no âmbito

de sua circunscrição.

No contexto da delegação de serviços, é imperioso examinar o conteúdo do § 4º do art. 280 do CTB:

> **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.

A atividade de fiscalização do trânsito, portanto, 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. A exceção prevista com relação à Polícia Militar para fiscalização do trânsito é plenamente justificada enquanto o Município não tiver agentes próprios. A corporação integra o Sistema Nacional de Trânsito e é ela quem exerce a fiscalização para as competências do Estado, além de fazer o policiamento ostensivo do trânsito (art. 23, III). Ademais, tal hipótese é contemplada no art. 280, § 4º do CTB.

Quanto às Jaris, trata-se de instância colegiada vinculada ao órgão ou divisão de trânsito. Exerce função de julgamento de infrações, que possui caráter administrativo interno, próprio do Município. Por isso mesmo, suas **atividades são indelegáveis**. Em se tratando de Jari, não se deve cogitar o consórcio intermunicipal. Essa alternativa é onerosa, burocrática, desnecessária e inadequada. O Município deve cumprir autônoma e diretamente as atividades de julgamento das infrações de trânsito, mesmo que não possua agentes de fiscalização. Nesse caso, a Jari fará o julgamento das autuações feitas pela Polícia Militar, detentora de delegação por meio de convênio.

De outro lado, existem serviços cuja execução pode se dar em parceria com entidades privadas. São os casos de credenciamento para a escolta e remoção de veículos (CTB, art. 24, XII) e o de depósito (CTB, art. 262). Nesses casos, é preciso observar os procedimentos de licitação.

Aplicação dos recursos da multa por infração de trânsito

A receita do Município deve ser aplicada, **exclusivamente**, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito (CTB, art. 320 e Resolução do Contran nº 191, de 16 de fevereiro de 2006).

Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset)

Referente ao Funset, a Portaria nº 11/2008, com as alterações da Portaria nº 72/2008, do Denatran, determinou a responsabilidade e a forma para o repasse de 5% do valor arrecadado das multas à conta de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito (CTB, art. 320, parágrafo único). Os Detrans têm a função de canalizar as informações dos Municípios nos respectivos Estados.

Fiscalização

É indispensável frisar que o convênio para fiscalização de trânsito, mais que uma faculdade do Município, deve ser encarado como obrigação, principalmente no caso de não existir agentes próprios de fiscalização. Nesse caso, sem o convênio, não há quem possa efetuar autuações. Equivale a dizer que qualquer um poderá cometer infrações de trânsito sem que haja mecanismo de controle. Os eventos de trânsito estarão à descoberto e ficará caracterizada a omissão do poder público local, passível de responsabilização. O Ministério Público tem agido com rigor em vários casos concretos com severos prejuízos para as administrações.

Como se depreende do alcance do convênio, ficam albergadas todas as ações de fiscalização. E isso não implica ônus, ao contrário, passa a gerar receita. E, ainda, será possível ao Município acessar as informações contidas no sistema informatizado de modo a permitir o controle estatístico das ocorrências de trânsito (outra exigência da lei).

Educação

Quanto às demais tarefas, releva o cuidado que se deve ter com a educação para o trânsito. O Ministério da Educação deverá divulgar a forma como pretende incluí-la nos currículos escolares. Independentemente disso, o Município pode realizar parceria com a secretaria municipal de educação para o desenvolvimento de campanhas especiais. Ademais, pode se integrar a programas desenvolvidos pelo Denatran, Detran, Cetran, aproveitando, inclusive, a Semana Nacional de Trânsito, comemorada anualmente no período de 18 a 25 de setembro (CTB, art. 326). Importa esclarecer que é competência comum de todos os níveis de governo "estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito" (CF/88, art. 23, XII).

Como se pode ver até aqui, é possível o cumprimento das obrigações de forma racional e eficiente sem gastos expressivos. Basta que haja interesse e que sejam acionados todos os mecanismos de parcerias disponíveis.

Engenharia de tráfego

Além das atividades de fiscalização e processamento de informações delegadas em convênio, resta ao Município cuidar das questões viárias, por meio de competente serviço de engenharia de tráfego. Ele deve valer-se de profissionais existentes na administração ou contratar terceiros especializados para serviço específico, quando for o caso. Também pode solicitar apoio do Detran nas questões mais complexas. O contato com Municípios já estruturados é uma boa alternativa.

O CTB trata dessa questão do art. 91 ao art. 95. Os padrões de engenharia a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito são estabelecidos pelo Contran (art. 91). É função do Município, no tocante às vias sob sua jurisdição, controlar qualquer projeto de construção que possa influir no sistema viário, tendo de haver sua aprovação prévia (art. 95). Nesse aspecto, qualquer irregularidade pode ser punida com multa, sem prejuízo das cominações cíveis e penais



com relação aos responsáveis.

Na tarefa de planejamento do trânsito local, importa ao Município observar o disposto no CTB em seus arts. de 80 a 90, e no anexo II, que tratam da sinalização. Da mesma forma, deve valer-se dos parâmetros estabelecidos em resoluções já existentes do Contran que tratam de áreas de estacionamento, ondulações transversais, sinais de advertência, entre outras providências (Resoluções nº 561/1980, 592/1982, 39/1998, 36/1998, 38/1998, 39/1998, 396/2011 e 396/2011). Deve-se observar que o Anexo II (sinalização) do CTB sofreu alteração por meio da Resolução nº 160/2004, do Contran.

As questões envolvendo o trânsito estão inseridas no contexto do planejamento urbano como um todo. Por isso, o Município deve preocupar-se com um Plano Diretor capaz de contemplar a circulação viária em todos os seus aspectos, incluindo transporte coletivo, de carga e o uso do solo. A Constituição Federal determina que "o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana" (art. 182, § 1º). É importante planejar o futuro, por isso, mesmo os Municípios que não estão obrigados a criar seus planos diretores devem utilizar-se desse importante instrumento para o crescimento ordenado, desde seus primeiros passos.

Como se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito

É importante esclarecer que existem várias possibilidades, como foi visto até aqui, de cada Município estruturar sua área de trânsito. Por isso, cada um deve verificar suas peculiaridades e adequar à legislação.

Caso o Município já atenda parcialmente às exigências, deve providenciar a imediata complementação. O envio de documentos incompletos ou o não atendimento de todas as determinações implica a **não consideração** do Município como integrado ao Sistema.

Os documentos devem ser enviados ao Cetran para análise e validação após vistoria *in loco*. Após a homologação, o Cetran enviará a documentação do Município ao Denatran para cadastro junto ao Sistema Nacional de Trânsito.

O quadro a seguir resume as etapas a serem vencidas pelo Município.

Roteiro de providências para integração do Município ao Sistema Nacional de Trânsito

Providências	Base Legal	Comentário
Criação de Órgão Executivo de Trânsito.	Art. 8º do CTB e Resolução do Contran nº 296/2008.	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 (e 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.	Resolução do Contran nº 296/2008.	A resolução nº 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.
Criação de Jari.	Art. 16 do CTB e Resolução do Contran nº 296/2008.	A Jari deve estar vinculada ao órgão municipal de trânsito. É imperiosa sua criação. Não há necessidade de remunerar seus membros.
Nomeação dos membros da Jari.	Resolução Contran nº 296/2008.	Basta uma portaria do Chefe do Executivo para efetivar as nomeações.
Elaboração do Regimento da Jari.	Resolução do Contran nº 296/2008.	O regimento é feito pela própria Jari e homologado pelo prefeito, por meio de decreto.
Solicitação de Cadastramento junto ao Cetran e Denatran.	Resolução do Contran nº 296/2008.	O Município deve juntar os documentos constantes da Resolução e encaminhar ao Cetran, que posteriormente enviará ao Denatran.

Créditos

O **Informativo CNM** é uma publicação da Confederação Nacional de Municípios. Todo conteúdo pode ser copiado, distribuído, exibido e reproduzido, desde que seja citada a fonte.
Presidente: Paulo Roberto Ziulkoski • Coordenação: Elena Garrido, Jeconias Júnior e Moacir Rangel • Textos: Sérgio Luiz Perotto
Revisão: Keila Mariana de A. Oliveira • Diagramação: Themaz Comunicação