

## A necessidade de reformulação do Sistema Nacional De Trânsito

Eduardo de Souza Floriano\*

A Constituição Federal de 1988 é considerada por muitos estudiosos como Constituição Cidadã em razão da extensa gama de direitos e garantias nela previstos.

Após alguns anos de vigência, a população, agora mais instruída e ciente de dos deveres dos administradores, passou a exigir a efetivação dos seus direitos básicos, principalmente, no tocante à saúde, educação, trabalho e moradia.

Todavia, hodiernamente, com a melhoria das condições de vida em nosso país, verifica-se que a população, além dos direitos básicos acima citados, vem exigindo, também, de seus governantes, a concretização de outros direitos fundamentais como o direito do consumidor, o direito ao meio ambiente saudável e o direito ao trânsito seguro.

Quanto a este último, há previsão infraconstitucional expressa no artigo 1º, 2º do CTB que dispõe:

Art. 1º - ...

§2º - O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Ocorre que, dos direitos acima relacionados, o direito ao trânsito seguro ainda não se trata de uma realidade para aproximadamente 85% dos municípios brasileiros que não gerem seu próprio trânsito.

Ocorre que, apesar de atribuir a competência para a gestão, o CTB não conferiu meios técnicos e financeiros para a efetiva atuação dos municípios, principalmente os pequenos. Ao contrário, condicionou o exercício das competências à verificação de inúmeros requisitos. Exige-se que o município tenha profissionais especializados para atuação na área de engenharia e educação de trânsito, além de fiscais (agentes de trânsito), Junta de julgamento de infrações, sem contar com a necessidade de informatização do sistema de processamento das infrações de trânsito.

Tais exigências são demasiadamente custosas, principalmente para municípios de pequeno porte, que dispõem de poucos profissionais que, em geral, são pouco capacitados em virtude dos baixos vencimentos ofertados.

O resultado desta opção do legislador (de municipalização da gestão) é que o trânsito das cidades de pequeno porte é totalmente descuidado restando ao pouco efetivo das Polícias Militares dos Estados a função de dar o mínimo de organização ao mesmo.

Muito embora o resultado do descaso com o trânsito esteja estampado nas manchetes dos jornais todos dias (acidentes, mortes e gastos exorbitantes com saúde) não se vê uma ação efetiva do governo para resolver tal problema.

Em razão do exposto, entendo ser necessária uma revisão do atual Sistema Nacional de Trânsito, previsto no art 5º e 6º do CTB, deixando ser apenas uma

reunião dos órgãos de trânsito com políticas escassas, desorganizadas e imediatistas (como a edição da famosa “lei seca”) e passando a ser um capacitador mais eficiente e financiador de políticas de trânsito, principalmente para os municípios de menor porte que não tem condições e nem interesse em gerir seu trânsito.

Para consecução destes fins seria necessário rever alguns importantes temas da gestão do trânsito no país com a reformulação das competências dos entes federativos, dos requisitos para municipalização do trânsito e, ainda, a fusão do CONTRAN e DENATRAN em um órgão único e eficaz e a substituição do FUNSET pelo Fundo Nacional de Gestão do Trânsito.

Muito embora o legislador pátrio tenha sido bastante metuculoso e preocupado com a política de financiamento e distribuição de competências nas áreas de educação e de saúde, o mesmo não fez com o trânsito.

De forma simplista, atribuiu a gestão do trânsito urbano aos municípios, sem se preocupar com a verificação da capacidade técnica e financeira dos municípios em assumir tal competência.

Desta forma, faz-se mister uma revisão da política de gestão do trânsito no país, reorganizando a distribuição de competências entre os entes federativos e, principalmente, a forma de financiamento das políticas de gestão do trânsito.

Um grande passo seria a extinção do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET - e criação de um Fundo de natureza mais ampla denominado Fundo Nacional de Gestão do Trânsito - FUNGET.

O referido fundo ficaria responsável pelo financiamento, não só das políticas de educação e segurança para o trânsito, como se verifica hoje em dia, mas também pela gestão das demais políticas em especial a engenharia de tráfego, sinalização viária, gestão do sistema de processamento de multas e capacitação de profissionais.

O referido fundo seria financiado por todos os entes federativos através da transferência de pequena parte de seus impostos, além das receitas das multas de trânsito, da seguinte forma.

- \* 10% da receita decorrente dos pagamentos de multas de trânsito.

- \* 1% da receita decorrente da arrecadação do IPI sobre a produção de veículos

- \* 1% da receita decorrente da arrecadação com o IPVA.

- \* 1% da receita decorrente da arrecadação com o ISSQN sobre o transporte coletivo urbano.

A gestão do fundo caberia ao Órgão Máximo Executivo de Trânsito da União – DENATRAN e a liberação de verbas aos entes federados ocorreriam da seguinte forma.

- \* 30% das verbas do fundo para distribuição entre os municípios com menos de 100mil habitantes, de acordo com a frota de veículos;

- \* 20% para elaboração e implementação de estudos viários;

- \* 10% para campanhas de educação para o trânsito;

- \* 10% para; campanhas de segurança no trânsito;

\* 10% para gestão do sistema nacional de processamento de multas;

\* 10% para sinalização de trânsito;

\* 10% para capacitação de profissionais do trânsito.

Ademais, seria importante a criação de um sistema único de processamento de infrações de trânsito.

Muito embora a criação do RENAINF tenha melhorado a comunicação entre os diversos órgãos de trânsito do país, o atual sistema de processamento de infrações de trânsito adotado no país é, ainda, ineficiente.

Alguns poucos órgãos de trânsito possuem software próprio processamento da multas de trânsito. Todavia, a grande maioria do órgãos do SNT ainda são “reféns” de empresas especializadas que desenvolveram uma grande gama de programas, que em geral não se intercomunicam, e que comprometem, principalmente aos pequenos Municípios, boa parcela de seu investimento no trânsito.

Cabe, portanto ao órgão gestor do SNT a elaboração de um programa único, gratuito, a ser utilizado em todo o país para o processamento da infrações de trânsito permitindo uma total intercomunicação entre os órgãos do SNT e uma maior confiabilidade nos dados e no controle da arrecadação e destinação das verbas oriundas da multas, na forma do art. 320 do CTB.

Todavia, não se poderia deixar de lado a capacitação dos profissionais envolvidos com a gestão do trânsito e, também, a necessidade de financiamento de estudos de engenharia de tráfego além do financiamento da implantação da sinalização de trânsito, atualmente bastante custosa.

Por fim, assim como se verifica na área de saúde, é salutar estudarmos a possibilidade de criação de consórcios municipais de trânsito para exercício de algumas competências que não exigem o exercício do poder de polícia (como a fabricação e implantação de sinalização de trânsito, elaboração de estudos viários e processamento de dados), permitindo que diversos municípios possam conjugar esforços para a consecução de seus projetos de trânsito, rateando proporcionalmente as despesas no limite de suas necessidades.

As propostas acima articuladas não têm a pretensão de esgotar o tema, mas servem de ponta-pé para uma visão mais crítica da atual fase da gestão do trânsito do país.

\* Procurador do Município de Juiz de Fora. Especialista em Direito Público. Especialista em Direito social. Especialista em Administração Pública Municipal.

Disponível em:

<http://jusvi.com/artigos/39670>

Acesso em: 09 mai.2009.