

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

DIEGO AGUIAR DA SILVA CARNEIRO

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO EM MATINHOS: UMA ANÁLISE PARA SUA
APLICABILIDADE

CIDADE

2021



DIEGO AGUIAR DA SILVA CARNEIRO

MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO EM MATINHOS: UMA ANÁLISE PARA SUA
APLICABILIDADE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Administração Pública da Universidade
Federal do Paraná - Setor Litoral, para obtenção
do título de Bacharel em Administração Pública.

Orientadora: Professora Doutora Mayra Taiza
Sulzbach

Matinhos

2021



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ATA DE REUNIÃO

ATA DE AVALIAÇÃO DA DEFESA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Aos dezessete dias do mês de dezembro de dois mil e vinte um, às treze horas, na sala virtual <https://meet.jit.si/defesatccdiego>, reuniu-se a banca avaliadora do trabalho de conclusão de curso, constituída pelo **Prof. Dr. Clóvis Wanzinack** pela **Profa. Dra. Daniela Resende Archanjo**, sob a presidência da orientadora **Profa. Dra. Mayra Taiza Sulzbach**. O Trabalho de Conclusão do Curso de Bacharelado em Administração Pública, do estudante **Diego Aguiar da Silva**, sob o título: "**MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO EM MATINHOS: UMA ANÁLISE PARA SUA APLICABILIDADE**", foi **Aprovado** e obteve o conceito **AS**. O estudante deverá efetuar as correções solicitadas pela banca e entregar a versão final em formato digital para o orientador e para a assessoria da Câmara do curso de Administração Pública, no prazo determinado pela banca.

Profa. Dra. Mayra Taiza Sulzbach
Orientadora

Prof. Dr. Clóvis Wanzinack
Membro da banca avaliadora

Profa. Dra. Daniela Resende Archanjo
Membro da banca avaliadora

Diego Aguiar da Silva
Acadêmico



Documento assinado eletronicamente por **MAYRA TAIZA SULZBACH, PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR**, em 17/12/2021, às 14:03, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

Documento assinado eletronicamente por **CLOVIS WANZINACK, COORDENADOR(A) DE CURSO DE GRADUACAO (CURSO DE ADMINISTRACAO PUBLICA)** - SL, em 17/12/2021, às 14:04, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **DANIELA RESENDE ARCHANJO, COORDENADOR DA CAMARA DO CURSO DE ADMINISTRACAO PUBLICA**, em 17/12/2021, às 14:06, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **DIEGO AGUIAR DA SILVA, Usuário Externo**, em 19/12/2021, às 16:23, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida [aqui](#) informando o código verificador **4123357** e o código CRC **691C3741**.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus avós José, Rosa Maria e Maria Aguiar (*in memoriam*), pelo exemplo de coragem e simplicidade em suas vidas, que com muito carinho me ensinaram um caminho de justiça e amor. E aos meus queridos pais, Eliane e Dirceu que me proporcionam tranquilidade para que eu percorresse esses longos anos de estudos, amo muito vocês: obrigado pelo apoio e afeto.

À minha querida Thamirys, amada esposa, que cuida de nossa princesa Jemima, a qual tanto amamos, e que muitas vezes teve que entender a minha ausência durante a realização desse curso. Essa conquista também é sua meu amor.

AGRADECIMENTOS

À Deus, fonte inesgotável de amor e sabedoria.

Aos meus amigos e colegas de curso e a todos os docentes da UFPR Litoral, que através do curso de Administração Pública contribuíram para o meu crescimento e aprendizagem. Muito obrigado por toda dedicação e paciência.

Ao Professor Doutor Clóvis Wanzinack por sua sabedoria, simpatia, compressão e excelente trabalho que vem realizando na coordenação do Curso de Administração Pública da Universidade Federal do Paraná Setor Litoral.

À Professora Doutora Daniela Resende Archanjo que me proporcionou interesse ao aprendizado na área do direito público, se esforçando ao máximo para transmitir seus conhecimentos.

Ao Professor Doutor Rodrigo Rossi Horochovski e a Professora Doutora Marisete Teresinha Hoffmann Horochovski pelas genialidades e lutas nas áreas sociais, de participação popular e política.

À Professora Doutora Mayra Taiza Sulzbach, de forma especial, por cada minuto dedicado na contribuição deste trabalho, e pela sabedoria e simpatia dispensadas a todos.

E não menos importante, à Prefeitura Municipal de Matinhos, na qual trabalho, sentindo-me impulsionado a pesquisar sobre o tema.

A todos àqueles que colaboraram de forma direta ou indireta na construção deste trabalho de conclusão de curso.

“A única situação que você deve cuidar da vida dos outros, é no trânsito.”

Cassal brum

RESUMO

O município de Matinhos em 2021 contabilizou quase um veículo para cada duas pessoas, número esse que aumenta significativamente durante os feriados e a temporada de verão, logo, nesse cenário a gestão do trânsito por parte do poder público municipal merece atenção, visto estar relacionada à segurança, saúde e a vida da população. Neste sentido, este trabalho procura identificar questões que possam contribuir com o gerenciamento do trânsito em Matinhos, baseado nas competências estabelecidas pelo Sistema Nacional de Trânsito, bem como apresentar ações necessárias à municipalização do trânsito, através da compreensão do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), identificando o papel dos municípios nesse; e as competências de gestão de trânsito a serem desenvolvidas pelas administrações dos municípios, em especial a serem adotadas por Matinhos. O Código de Trânsito Brasileiro de 1997 estabelece aos municípios a competência de gerir o trânsito em sua circunscrição integrado aos demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Para essa integração é necessário criar um órgão executivo municipal de trânsito com um quadro efetivo de Agentes de Trânsito ou Agentes da Autoridade de Trânsito, que se policiais militares ou guarda municipal, devem ser designados a partir da celebração de convênio. Observadas as medidas adotadas pelo Executivo municipal, concluiu-se que não ocorreu convênio e a efetivação de Agentes de Trânsito para um órgão criado após a Lei, sendo depois o órgão responsável desestruturado.

Palavras-chave: Municipalização do Trânsito, Sistema Nacional de Transito, Agente de Trânsito, Matinhos.

ABSTRACT

This work present the main aspects related to the integration of the municipality to the National Transit System, contributing with indications of measures to legalize the municipal management and change for the better the traffic scenario in Matinhos; Encourage the effectiveness and performance of the municipality in the mission of managing traffic in its constituency, taking into account several favorable aspects addressed in the course of this work.

Keywords: Municipalization of Transit, adequacy and regulation, Transit Agent.

LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS

AISP - Área Integrada de Segurança Pública

Art - Artigo

Av. - Avenida

CF - Constituição Federal

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito

EC - Emenda Constitucional

GMs - Guardas Municipais

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

JARI - Junta Administrativa de Recurso de Infração

PNATRANS - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito

SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito.

SNT - Sistema Nacional de Trânsito

SUS - Sistema Único de Saúde

SUSP - Sistema Único de Segurança Pública

Sumário

INTRODUÇÃO	16
JUSTIFICATIVA.....	16
OBJETIVOS.....	17
METODOLOGIA.....	17
PROBLEMA.....	17
CONTRIBUIÇÕES DO TEMA PARA A SOCIEDADE	18
1 A MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO	19
2 O TRÂNSITO	21
2.1 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO.....	22
2.2 A IMPLANTAÇÃO DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO	24
2.3 A AUTORIDADE DE TRÂNSITO MUNICIPAL E A JARI	26
2.4 A COMPETÊNCIA DE FISCALIZAR O TRÂNSITO EM MUNICÍPIOS: CELEBRAÇÃO DE CONVÊNIO ENTRE ENTES FEDERADOS E/OU OUTROS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO	27
2.5 O AGENTE DE TRÂNSITO E O AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO.....	30
2.6 A VALORIZAÇÃO DO AGENTE DE TRÂNSITO.....	32
3 O DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DE MATINHOS.....	33
3.1 O CARGO DE AGENTE DE TRÂNSITO EM MATINHOS.....	36
3.2 ATUAÇÃO DA GUARDA MUNICIPAL DE MATINHO NO TRÂNSITO.....	36
4 A MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO NOS MUNICÍPIOS VIZINHOS.....	37
5 RECOMENDAÇÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	38
REFERÊNCIAS.....	40

INTRODUÇÃO

Cada dia mais com a crescente rapidez das frotas veiculares em nossa sociedade, gerir o trânsito tem se tornado um desafio para a Administração Pública Municipal. Preparar-se para essa gestão é condição *sine qua non* para as administrações que são responsabilizadas por executar um trânsito seguro.

Baseada no raciocínio de descentralizar as competências concernentes à gestão de trânsito entre os entes federados no Brasil, a legislação institucionalizou regras à gestão do trânsito no âmbito Municipal, porém, segundo dados do Ministério da Infraestrutura (2021) a municipalização ainda é pequena.

Neste sentido, esse Trabalho de Conclusão de Curso pretende compreender a importância da municipalização do trânsito, identificar na legislação nacional as regras para a municipalização do trânsito e verificar quais medidas vem sendo tomadas pelo município de Matinhos em relação à municipalização do trânsito.

JUSTIFICATIVA

Apesar do Sistema Nacional de Trânsito regulamentar sobre a responsabilidade dos municípios sobre o trânsito, permitindo a fiscalização, grande parte dos municípios no Brasil não possuem seu trânsito municipalizado e ou contam com fiscais de trânsito. Segundo o Portal da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran 2021), dos 5.570 municípios do Brasil, apenas 1.775 municípios estão integrados ao SNT, atingindo um percentual de aproximadamente 32% dos municípios, destacando que, os municípios já integrados ao SNT concentram cerca de 90% da frota de veículos do Brasil.

De acordo com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS, 2021), divulgado pelo SENATRAN, a falta da presença da fiscalização e orientação no trânsito geralmente configura aumento de roubo de veículos e de acidentes de trânsito; diante disso, o trabalho se justifica pela possibilidade de buscar:

- a recriação do departamento de trânsito municipal;

- a adequação às prerrogativas legais da função dos agentes de trânsito; e
- a integração de Matinhos no SNT.

OBJETIVOS

O **objetivo geral** deste trabalho é identificar questões que possam contribuir com o gerenciamento do trânsito de Matinhos, baseado nas competências estabelecidas pelo Sistema Nacional de Trânsito, bem como apresentar ações necessárias à municipalização do trânsito, para tal conta-se com os **objetivos intermediários**:

- Compreender o Sistema Nacional de Trânsito, identificando o papel dos municípios nesse; e
- Identificar as competências de gestão de trânsito a serem desenvolvidas pelas administrações dos municípios, em especial a serem adotadas por Matinhos.

METODOLOGIA

Para elaboração do presente Trabalho foram consultados documentos, especialmente preceitos legais voltados ao tema, como a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); além da consulta de materiais bibliográficos, como artigos e livros, conforme citados nas referências bibliográficas.

PROBLEMA

A municipalização do trânsito segue regras estabelecidas pela legislação federal, não existindo um método “universal” de gestão a ser aplicada por todos os municípios brasileiros, dadas as particularidades de cada localidade. Portanto é necessário contextualizar aspectos locais para a municipalização do trânsito.

Para elaboração deste TCC partiu-se da pergunta: com base na legislação federal, quais competências cabem aos municípios para que ocorra a

municipalização do trânsito e quais as medidas já adotadas pelo município de Matinhos?

CONTRIBUIÇÕES DO TEMA PARA A SOCIEDADE

O trabalho proposto busca trazer contribuições para a ampliação do entendimento a respeito da gestão de trânsito pelos municípios e do debate sobre a aplicação das normas de municipalização.

1 A MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

O planejamento do trânsito é um instrumento que serve para indicar as prioridades e soluções para a estruturação do espaço urbano. Conforme o Guia Básico Para Gestão Municipal de Trânsito do DENATRAN (2016), o planejamento é fundamental para saber “quais as decisões deverão ser tomadas,” pela administração pública, devendo esse considerar o:

Levantamento dos principais problemas de trânsito na cidade; levantamento dos recursos (humanos, materiais e financeiros) disponíveis para a solução desses problemas; estabelecimento de objetivos e metas de curto e longo prazo (essas metas devem ser alcançáveis, factíveis) e seleção das ações para o atendimento dos objetivos. (DENATRAN, 2016, p. 9)

Em 2019 a iniciativa global da *WRI Ross Center for Sustainable Cities*, desenvolveu medidas para promover um trânsito mais seguro e humano, dentre elas estão: a formalização de um pacto nacional pela segurança no trânsito, com a participação da União, dos Estados e dos Municípios, e a fiscalização constante para punir comportamentos imprudentes, por meio de radares e agentes de fiscalização (WRI, 2019).

Em 2021, o Ministério da Infraestrutura, através do PNATRANS (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito), propôs em prol da segurança no trânsito seis pilares aos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

Pilar 1: Gestão da Segurança no Trânsito;

Pilar 2: Vias Seguras;

Pilar 3: Segurança Veicular;

Pilar 4: Educação para o Trânsito;

Pilar 5: Atendimento às Vítimas; e

Pilar 6: Normatização e Fiscalização.

A importância dada ao trânsito contribui para vários setores da sociedade, principalmente o da saúde, visto que os acidentes de trânsito se configuram como graves problemas à saúde pública. Segundo dados do SUS, divulgados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET, 2021, p. x), entre março de 2020 e julho de 2021, o Sistema Único de Saúde (SUS) registrou em todo o

Brasil, um total de 308 mil internações de pessoas em decorrência de sinistros de trânsito. Segundo a Associação, “esses dados fomentam o debate para que os municípios optem pela municipalização do seu trânsito”.

A fiscalização, de acordo com o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (2010 p.15) é um fator que acarreta na mudança de comportamento dos usuários, inibindo principalmente causa de acidente ocasionado pela realização e ultrapassagem em local proibido e ou de alta velocidade ou ainda pela direção sob a influência de álcool ou outra substância psicoativa. Campanhas educativas podem conscientizar pessoas sobre o alto índice de mortes e feridos em acidentes de trânsito, a exemplo da campanha “Maio Amarelo”, mês dedicado à conscientização da segurança no trânsito.

Outro propósito da fiscalização e do policiamento no trânsito é inibir o furto ou roubo de veículos, que contabilizam o aumento da criminalidade. O Relatório Estatístico Criminal feito pela Polícia Militar do Paraná em 2021 (PM, xxxx), aponta que de janeiro a junho foram registradas 84 ocorrências de furtos e roubos de veículos na 3ª AISP, (Áreas Integradas de Segurança Pública), que abrange o Litoral do Paraná.

Somado a esses, a municipalização do trânsito pode proporcionar: políticas de estacionamento, de sinalização de faixas exclusivas de ônibus, a retirada de circulação de veículos que não têm condições de segurança, e medidas para a tráfegabilidade segura.

2 O TRÂNSITO

Segundo o Dicionário Aurélio (1999), o trânsito faz referência à “ação de se deslocar de um lugar para outro,” como também, “ao movimento de veículos e de pedestres considerado em seu conjunto”. Em definição formal, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503/97, considera o trânsito como: “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

O psicólogo Reinier Rozestraten descreve o trânsito como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”. (ROZESTRATEN, 1998, p. 4).

Já Machado (2003) conceitua o trânsito não apenas como o ato de ir e vir dos transeuntes, sendo também uma disputa coletiva pelo espaço físico, pelo tempo e pelo acesso às necessidades. Assim, o trânsito é fruto da necessidade do ser vivente em se deslocar, e tende a ser essencial para a vida em sociedade.

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos - é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder. (MACHADO, 2003, p. 19).

A partir da definição de trânsito, da necessidade dos deslocamentos, para além dos problemas urbanos causados pelo aumento da frota de veículos é crescente a demanda para organizar o trânsito, sendo essa no Brasil estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro, no art.5º:

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O CTB, regulador e normatizador do trânsito no Brasil, que tem como objetivo promover e garantir um trânsito mais ordenado e seguro, garantindo principalmente a segurança da vida cria “órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito”, os quais “darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente” (art. 1º § 5º CTB).

A criação de normativas de trânsito no Brasil, de acordo com o CTB, busca assegurar a democracia e os direitos iguais a todos, para tal estabelece regras essenciais para que as pessoas possam exercer com segurança o direito de transitar, contribuindo para a boa convivência em sociedade.

2.1 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Como em outros temas sociais, o trânsito sofre transformações, exigindo novas abordagens pelos legisladores. No mesmo sentido, as inovações tecnológicas, aportam mudanças que exigem que vias e veículos se aprimorem, aumentando a velocidade das atualizações relativas ao trânsito do país.

No Brasil, já em 1910, o Decreto 8.324 regulamentava os serviços subvencionados de transportes por automóveis, e em 1941, o Código Nacional de Trânsito, instituído pelo Decreto-Lei 2.994, regulamentava a circulação de veículos automotores.

Em 1966, o CNT (Código Nacional de Trânsito), Lei nº 5.108/66, previa em seu artigo 2º, a possibilidade de leis estaduais complementares, na seguinte forma: “Os Estados poderão adotar normas pertinentes às peculiaridades locais, complementares ou supletivas da lei federal”.

Com a promulgação da Constituição Federal em 1988, estabeleceu-se em seu Art. 22 a competência de legislar sobre trânsito e transporte à União, admitindo excepcionalmente, a atuação de Estados e Municípios mediante lei complementar, conforme previsto no parágrafo único do referido artigo: “Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo” (Art. 22, CF, 1988).

Nesse contexto, o CTB, estabelecido sob a Lei nº 9.503, publicada em 3 de setembro de 1997, passou a considerar a União, os Estados, o Distrito Federal e os

Municípios como entes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Em seu Art 1º, o CTB institui deveres aos órgãos e entidades que compõem o SNT:

§ 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 (art. 1º § 2º).

Segundo o Art. 7º do CTB, a composição do SNT subdivide-se em sete órgãos com diferentes funções (normatizar, executar e fiscalizar) em unidades federativas distintas (União, Estados e Distrito Federal e Municípios), são eles:

- I - O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- II - Os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- III - Os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- IV - Os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- V - A Polícia Rodoviária Federal;
- VI - As Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
- VII - As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

O Denatran, vinculado ao Ministério das Cidades (DENATRAN, 2020), sintetiza esses órgãos nas unidades federativas como exposto na (FIGURA 1).

Figura 1. Órgãos e Unidades Federativas do Sistema Nacional de Trânsito

SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

	ÓRGÃOS CONSULTIVOS	ÓRGÃOS EXECUTIVOS		AGENTES DE FISCALIZAÇÃO	ÓRGÃOS JULGADORES
		TRÂNSITO	RODOVIÁRIO		
FEDERAL	CONTRAN	DENATRAN	DNIT	POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL e DNIT	JARI
ESTADUAL	CETRA	DETRAN	DER	AGENTES DO DETRAN, DER e POLÍCIA MILITAR	JARI
MUNICIPAL		ÓRGÃO MUNICIPAL DE TRÂNSITO		AGENTES MUNICIPAIS e POLÍCIA MILITAR	JARI

Denatran Ministério Das Cidades 

Fonte: Denatran/Ministério das Cidades (2020).

2.2 A IMPLANTAÇÃO DA MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

A integração dos municípios no SNT é denominada Municipalização do Trânsito, sendo as competências dos municípios expressa no Art. 24 do CTB, que estabelece que cabe aos municípios atuar pelos serviços pertinentes ao trânsito em sua circunscrição.

Municipalizar o trânsito significa um ato técnico e administrativo pelo qual o município assume as responsabilidades referentes ao trânsito em sua circunscrição, sobre tal ato Silva (2007) argumenta que:

Nesse contexto, a municipalização do trânsito se constitui uma oportunidade ímpar de se aumentar o poder de planejamento e gestão por parte dos Municípios, permitindo a eficiente compatibilização das políticas públicas de transporte urbano e de trânsito com as de desenvolvimento urbano. (SILVA, 2007, p.4).

Segundo Torres (2006) o município é que tem condições de argumentar sobre matéria de trânsito, pois é nele que o cidadão mora, trabalha e se movimenta, justificando a Municipalização do Trânsito:

Integrante da Federação Brasileira, diante da tendência de descentralização dos serviços, tem melhores condições de conhecer e atender o munícipe que vive em sua área territorial, por isso a incumbência de desempenhar inúmeras missões em matéria de trânsito. (TORRES, 2006, p. 58).

Segundo dados contidos no site do Ministério da Infraestrutura (2021), 1.752 municípios estavam integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, do total de 5.570 municípios. No estado do Paraná 51 municípios dos 399 estão integrados.

A adesão ao SNT cabe ao município e inicia quando esse assume competências que lhe são atribuídas por lei criando um órgão de trânsito na estrutura municipal e vinculando um quadro de funcionários. O Art. 8º do CTB e Resolução CONTRAN nº 296/2008 atribuem ao município a responsabilidade de criar uma estrutura para responder pelas atividades e competência do local.

No mesmo sentido, o Art. 3º da Resolução CONTRAN nº 811/2020 estabelece que para a integração ao SNT, “os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários ou a prefeitura municipal devem dispor de estrutura organizacional e capacidade para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias,” conforme apresentado na Figura 2:

Figura 2. Estrutura administrativa para integrar ao SNT



Fonte: Confederação Nacional dos Municípios, Municipalização do Trânsito (2013).

Em 2000, o antigo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), atual Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) criou um Roteiro para Implantação da Municipalização do Trânsito (2000), orientando que além da criação do departamento de trânsito, os municípios deveriam constituir um quadro de agentes municipais de trânsito, desde que realizasse concurso público para seleção de pessoal com perfil adequado à função de operação e fiscalização, sendo esses

capacitados e designados através de portaria, relacionando nominalmente cada agente.

Para os municípios que não possuísem agentes municipais de trânsito em seus quadros funcionais, os mesmos poderiam firmar convênio com a Polícia Militar, que por meio de designação, passariam a atuar como agente de trânsito do município, conforme artigo 23 do CTB. Nesse caso, os policiais militares, no que concerne a competência do trânsito municipal, seriam subordinados à autoridade de trânsito do município.

2.3 A AUTORIDADE DE TRÂNSITO MUNICIPAL E A JARI

De acordo com O Guia Básico para Gestão Municipal de Trânsito, do DENATRAN de 2016 (DENATRAN, 2016, p. 8), “a autoridade de trânsito é o dirigente máximo do órgão ou entidade executivo integrante do SNT ou pessoa por ele expressamente credenciada. Assim, a autoridade municipal de trânsito assume o papel de gestor de trânsito no município.”

A Resolução CONTRAN nº 811/2020 aponta a necessidade de nomeação de uma autoridade de trânsito para que atividades de fiscalização e de operação de trânsito possam ser executadas:

Art. 7º Após a publicação da portaria de integração ao SNT, o município deverá, no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis:
I - Encaminhar ao CETRAN os atos de nomeação da Autoridade de Trânsito Municipal e dos membros da JARI

Almeida (2004, p.1214) defende que a Autoridade de Trânsito: “precisa preencher uma série de requisitos, entre eles a organização de órgão executivo de Trânsito (art. 8º), encarregado de executar várias tarefas (art. 24) ao órgão de Trânsito e estará vinculada à JARI”.

Diferentemente do Agente de Trânsito que têm competência de registrar e autuar infrações; a aplicação da multa recai sobre a Autoridade de Trânsito, e após aplicada a penalidade pela autoridade, somente a Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) pode receber contestação de recursos interpostos e cancelar multas mediante recursos.

A JARI é um órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra as penalidades impostas, devendo funcionar junto ao órgão municipal de trânsito conforme estabelecem os arts. 16 e 17 do CTB.

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

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

Art. 17. Compete às JARI:

I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;

II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;

III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Quanto às competências da JARI, essa só é possível quando da criação deste órgão junto ao executivo municipal e a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito. O ato jurídico da nomeação da Autoridade de Trânsito Municipal, só ocorre após cumprida todas as diretrizes de criação e elaboração do regimento interno da JARI, conforme Resolução n. 357/2010 do CONTRAN. Sobre o assunto Pinheiro (2001) argumenta que,

os órgãos instituídos após a edição do CTB só terão existência legal e a competência que lhes confere o Código após cumprirem as exigências previstas no parágrafo 2º do art. 333. As Juntas criadas após a vigência do CTB obedecerão às diretrizes elaboradas pelo Comitê Executivo do CONTRAN. (PINHEIRO, 2001, p.74).

Ademais, a enumeração dos órgãos e entidades de trânsito municipais trazidas pelo SNT é taxativa, não sendo possível a inclusão de novos sem a devida observância da legislação.

2.4 A COMPETÊNCIA DE FISCALIZAR O TRÂNSITO EM MUNICÍPIOS: CELEBRAÇÃO DE CONVÊNIO ENTRE ENTES FEDERADOS E/OU OUTROS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO

O CTB distribuiu entre os entes do SNT a competência de fiscalização sobre infrações de trânsito; aos órgãos estaduais cabe fiscalizar irregularidades concernentes ao condutor e ao veículo, cabendo aos municípios fiscalizar as infrações referentes às circulações, estacionamento, excesso de peso, lotação e dimensões dos veículos.

Justificado pela maior eficiência das ações e segurança aos usuários das vias, o CTB possibilitou a celebração de convênio entre órgãos de trânsito executivos e forças de segurança:

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. (Art. 25, CTB, 1997)

As atividades de fiscalização e operação de trânsito, conforme artigo 3º da Resolução 811/2020 CONTRAN são executadas por Agentes de Trânsito concursados ou Agentes da Autoridade de Trânsito designados para execução por convênio assinado pela Autoridade de Trânsito:

Art 3º

§ 1º As atividades de fiscalização e operação de trânsito deverão ser realizadas pela autoridade de trânsito ou por agentes da autoridade de trânsito que tenham sido submetidos a curso de formação e de atualização, conforme norma própria do órgão máximo executivo de trânsito da União, e que se enquadrem em uma das seguintes categorias, com atuação isolada ou cumulativa:

I - agentes próprios, ocupantes de cargo ou emprego específico, com provimento efetivo mediante concurso público, conforme inciso II do art. 37 da Constituição Federal (CF), não bastando mera designação por portaria ou outro ato administrativo normativo;

II - policiais militares do serviço ativo, quando firmado convênio para esta finalidade, de acordo com o inciso III do art. 23 do CTB; ou

III - guardas municipais, na conformidade do inciso VI do art. 5º da Lei nº 13.022, de 8 de agosto de 2014. (Resolução 811/2020 CONTRAN)

Enquanto o município não estiver integrado ao SNT, assumindo as competências que lhes são atribuídas por lei, o órgão responsável pelo trânsito do Estado sede do município, através da Polícia Militar - PM, pode avocar para si a responsabilidade de fiscalização, assumindo a competência legal sem um convênio. Contudo, de acordo com o art. 144, § 5º da Constituição Federal, que define a competência das PMs, compete às PMs o policiamento ostensivo e a preservação

da ordem pública, distinto de sua competência atribuída quando por convênio (art. 23 do CTB):

Art. 23 Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal [...]

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

Logo, sem a existência de convênio, cabem à Polícia Militar o policiamento ostensivo e a preservação da ordem pública. Não cabendo a ela, lavrar autos de infração.

Semelhantemente ocorre com a atuação da Guarda Municipal no trânsito, a qual compete a proteção dos bens, serviços e instalações do patrimônio municipal, conforme fundamentado no § 8º do artigo 144, da Constituição Federal:

Art. 144 – A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: [...]

§ 8º Os municípios poderão constituir guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações, conforme dispuser a lei.

As competências de trânsito atribuídas à Guarda Municipal amparada na Lei Federal 13.022/2014 não exime a administração municipal da celebração de convênio:

Art. 4º É competência geral das guardas municipais a proteção de bens, serviços, logradouros públicos municipais e instalações do Município.

[...]

VI - Exercer as competências de trânsito que lhes forem conferidas, nas vias e logradouros municipais, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), ou de forma concorrente, mediante convênio celebrado com órgão de trânsito estadual ou municipal;

A disposição da legislação específica apontada evidencia que: a inexistência de agentes de trânsito concursados ou de um convênio da autoridade de trânsito municipal com a PM ou com a Guarda Municipal inviabiliza a esses atuarem sobre a fiscalização ou operações de trânsito específicas ao poder público municipal, conforme estabelecido no CBT, ficando assim o município descoberto da

fiscalização e lavratura de autos de infração quando irregularidades no trânsito forem praticadas, não justificando assim a existência de Jari no município.

2.5 O AGENTE DE TRÂNSITO E O AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO

De acordo com o anexo I do CTB (1997), compete ao Agente de trânsito a fiscalização de trânsito quando no exercício regular do poder de polícia de trânsito, entretanto, as competências do agente de trânsito vão muito além dessa, cabendo a esse orientar a população sobre a cautela no trânsito e oferecer suporte quando ocorrem acidentes, ajudando na fluidez do trânsito.

O Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (2010 v I p. 6) destaca o papel importante do agente de trânsito:

O papel do agente é fundamental para o trânsito seguro, pois, além das atribuições referentes à sua operação e fiscalização, exerce, ainda, um papel muito importante na educação de todos que se utilizam do espaço público, uma vez que a ele cabe informar, orientar e sensibilizar as pessoas acerca dos procedimentos preventivos e seguros.

Em 2014, o Congresso Nacional, por meio da Emenda Constitucional 82, inseriu a Segurança Viária no Capítulo da Segurança Pública, atribuindo a competência de fiscalização de trânsito aos órgãos e entidades executivos, bem como aos seus agentes. Essa Emenda evidenciou a categoria Agente de Trânsito, inserindo-a nas demais forças componentes da Segurança Pública Nacional.

Art. 1º O art. 144 da Constituição Federal passa a vigorar acrescido do seguinte § 10:

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - Compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - Compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei."(EC 82/2014)

Em 21 de outubro de 2021, por meio da Lei nº 14.229 o conceito de “Agente da Autoridade de Trânsito” e “Agente de Trânsito” são elucidados:

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - agente de trânsito e policial rodoviário federal que atuam na fiscalização, no controle e na operação de trânsito e no patrulhamento, competentes para a lavratura do auto de infração e para os procedimentos dele decorrentes, incluídos o policial militar ou os agentes referidos no art. 25-A deste Código, quando designados pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, mediante convênio, na forma prevista neste Código.

AGENTE DE TRÂNSITO - servidor civil efetivo de carreira do órgão ou entidade executiva de trânsito ou rodoviário, com as atribuições de educação, operação e fiscalização de trânsito e de transporte no exercício regular do poder de polícia de trânsito para promover a segurança viária nos termos da Constituição Federal.

Ao Agente da Autoridade de Trânsito, conforme alínea §I 4º do artigo 280 do CTB compete:

[...] lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

Destaca-se que, a partir desses que a nomenclatura Agente de Trânsito é possível somente a servidores civis efetivos, aos demais designados trata-se de Agente da Autoridade de Trânsito.

Em 2000, o Roteiro de implantação da Municipalização do Trânsito, expedido pelo Departamento Nacional de Trânsito, recomendava um fiscal, ou seja, um Agente de Trânsito ou um Agente da Autoridade de Trânsito para cada dois mil veículos. Em 2010, O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, vinculado ao Ministério das Cidades, (BRASIL, 2010) recomendou aos órgãos municipais de trânsito, a proporção de um agente para cada mil veículos registrados.

Nesse contexto, além do Agente de Trânsito, outros profissionais podem receber a incumbência de serem Agentes da Autoridade de Trânsito, como Policiais Militares dos Estados e do Distrito Federal, quando e conforme convênio firmado (artigo 23, inciso III, do CTB) e, mais recentemente, as Guardas Municipais conforme convênio com os órgãos já existentes (artigo 5º, inciso VI, da Lei n. 13.022/14).

Para o exercício das funções de Agente de Trânsito ou Agente da Autoridade de Trânsito, de acordo com a Portaria nº 94/2017 do DENATRAN, exige a realização de um curso com carga horária de 200 horas, com atualização a cada três anos com cursos de 32 horas. Do contrário é questionável a competência do Agente de Trânsito perante a Lei, visto a possibilidade de nulidade dos autos por ele preenchidos, uma vez que não cumpriu requisito imposto pelo DENATRAN para o exercício da função.

Outra exigência para o cumprimento da função, seja pelo Agente de Trânsito, pelo Policial Militar ou pelo Guarda Municipal, o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, regulamentado pela Resolução 371/2010 do CONTRAN, exige a identificação deste pelo uniforme: “Para que possa exercer suas atribuições como agente da autoridade de trânsito, o servidor ou policial militar deverá ser credenciado, estar devidamente uniformizado, conforme padrão da instituição, e no regular exercício de suas funções”.

Com base na possibilidade de integração dos municípios no STN para gerenciamento do trânsito dentro de seus territórios (Art. 24 BRASIL, 1997), e integração do agente de trânsito na Segurança Pública (EC 82/2014), parece indispensável que municípios passem a orientar e organizar o trânsito a partir deste profissional.

2.6 A VALORIZAÇÃO DO AGENTE DE TRÂNSITO

A fim de institucionalizar o reconhecimento da função do Agente de Trânsito, em 5 de junho de 2013, foi sancionada a Lei nº 12.821, que atribuiu o dia 23 de setembro, como o Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito.

No Paraná, também no ano de 2013, a Secretaria Municipal do Trânsito de Curitiba organizou a Semana Nacional do Trânsito. Entre os discursos no evento, a então Secretária de Trânsito, Luiza Simonelli, lembrou que:

O agente de trânsito precisa ser cada vez mais valorizado, pois está na linha de frente para enfrentar qualquer problema na cidade. Ele não deve ser visto como um autuador, mas como um agente de segurança na via pública. Com esse evento, fazemos um reconhecimento público e

agradecemos o ótimo trabalho realizado por todos os nossos agentes.
(Informação verbal)

Em 2020, a Associação Nacional dos Agentes de Trânsito do Brasil (AGT-Brasil) repudiou a não inclusão da categoria “Agentes de Trânsito” no Projeto de Lei Nº 1.179 de 2019 da Assembleia Legislativa de São Paulo. Segundo a AGT, a categoria não foi mencionada no projeto, mesmo já pertencendo às Forças de Segurança Pública.

A valorização do Agente de Trânsito se deve ao trabalho social e humano atribuído à função designada ao servidor. O Deputado Federal João Campos, no pedido da EMENDA 13 - MPV 1070/2021, que trata do Programa Habite Seguro, fez a seguinte menção sobre os Agentes de Trânsito:

Os agentes de trânsito estão presentes em vias públicas realizando o patrulhamento viário devidamente em viaturas caracterizadas, ostensivamente uniformizadas, para o exercício da promoção da Segurança Viária com o objetivo constitucional de preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas. Não é justo excluir a categoria. Tudo acontece no trânsito; sinistros, homicídios e fugas, fenômenos trágicos. Os agentes de trânsito estão diariamente expostos e preventivamente cuidando da segurança das pessoas no trânsito, no entanto, o Estado não tem dado o devido reconhecimento a esses profissionais.

3 O DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL DE MATINHOS

Segundo dados do IBGE para 2021 Matinhos tinha uma população estimada de 35.705 pessoas, frente às 29.428 pessoas contabilizadas em 2010 pelo Censo. De acordo com o IBGE (2021), no ano de 2010 haviam registrados no Município 8.724 veículos; e em 2015, 14.210. Em setembro de 2021, as estatísticas do DETRAN/PR demonstravam como licenciados e registrados no Município 18.203 veículos. Com base nesses números, o resultado é quase um veículo para cada duas pessoas, sendo necessário, conforme recomendado, 19 Agentes de Trânsito. Destaca-se o crescimento populacional e de veículos no Município nos últimos 10 anos.

Contudo, essa população e o número de veículos no Município não são fixos ou mantêm-se constantes ao longo do ano. Matinhos está localizado no litoral do Estado do Paraná, ocupando uma área de planícies de costa oceânica, o que o torna altamente frequentado em feriados e entre os meses de dezembro a fevereiro por pessoas de fora do local em busca de sol e mar.

Segundo o Estudo da Demanda Turística do Litoral do Paraná, realizado pela Secretaria de Estado e Turismo (2000-2006), o município de Matinhos todos os anos recebe milhares de turistas. DOLCI (2011) especifica que “Durante cada temporada de verão Matinhos recebe em média 500 (quinhentas) mil pessoas.”

Assim, nos finais de semana e nos períodos mais quentes do ano, a cidade recebe um aumento do tráfego de veículos, especialmente veículos oriundos da Região Metropolitana de Curitiba, distante 110km de Matinhos, acarretando extensas filas de veículos em vias estreitas que constituem as ruas do local.

Figura 3. Distância entre Curitiba e Matinhos



1 h 34 min (110,8 km) via PR-508 e BR-277

Fonte: Google Maps (dezembro de 2021).

Diante deste cenário e da descentralização dos serviços de trânsito pela municipalização do trânsito (lei 9.503 de 1997), a Prefeitura Municipal de Matinhos instituiu o Departamento de Trânsito Municipal, vinculado na época a Secretaria Municipal de Defesa Social, como disposto na Lei nº 1.420/2011:

Art. 28. A Secretaria Municipal de Defesa Social fica constituída com a seguinte estrutura:

[...]

2.2. Departamento de Trânsito

2.2.1. Divisão de Controle de Documentação de Veículos

2.2.2. Divisão de Engenharia de Tráfego

2.2.2.1. Setor de Sinalização

2.2.3. Divisão de Controle de Fundos de Trânsito

2.2.3.1. Setor de Análise de Infrações e Julgamento de Recursos de Infrações de Trânsito

Em 25 de Março de 2013 foi publicada a Lei municipal nº 1.589 que alterou alguns dispositivos da Lei Nº 1.420/2011, porém mantendo o Departamento de Trânsito no organograma do executivo do Município. Posteriormente, as alterações foram pela Lei Nº 2.105/2020 que excluiu o Departamento de Trânsito, mantendo as divisões e setores relacionados ao trânsito vinculados ao Departamento Financeiro, como disposto no Art. 31 dessa.

Art. 31. A Secretaria Municipal de Defesa Social fica constituída com a seguinte estrutura:

[...]

2.1 Departamento Financeiro e Convênios

2.1.3 Divisão de Engenharia de Tráfego

2.1.3.1 Setor de Sinalização

2.1.4 Divisão de Controle de Fundos de Trânsito

2.1.4.1 Setor de Análise de Infrações e Julgamento de Recursos de Infrações de Trânsito

Conforme o Guia Básico para Gestão Municipal de Trânsito, do DENATRAN (2016), sem um órgão de trânsito, a regulamentação da municipalização do trânsito fica prejudicada. Fato que parece ter ocorrido no município de Matinhos em 2020.

3.1 O CARGO DE AGENTE DE TRÂNSITO EM MATINHOS

Em Matinhos, no mesmo ano que a Lei Municipal Nº 1.420 criou o Departamento de Trânsito Municipal, foi sancionada a Lei Nº 1.430, a qual em seu Art. 14 criou o cargo público de Agente de Tráfego/Trânsito no Quadro de Pessoal Efetivo da Prefeitura Municipal de Matinhos, estabelecendo no Anexo I a criação de 15 vagas, pertencente ao Grupo Ocupacional II Administrativo, com funções ligadas a preparação, sistematização, transferência e preservação de papéis, documentos e outras tarefas relacionadas ao âmbito da Administração.

Também no ano de 2011 a Prefeitura de Matinhos, através de concurso público, Edital nº 40, ofertou uma vaga para o cargo de Agente de Tráfego/Trânsito e desde então não foram abertos novos concursos para preenchimento das vagas criadas pela Lei Nº 1.430.

Vale ressaltar que no § 6º do Art. 14, da Lei Nº1.430/2011 considera automaticamente extintos alguns cargos no momento em que vagarem: o cargo de Agente de Tráfego/Trânsito não é mencionado, evidenciado a possibilidade da realização de novos concursos para a função.

3.2 ATUAÇÃO DA GUARDA MUNICIPAL DE MATINHO NO TRÂNSITO

Em 2021, a Lei Ordinária Nº 2.242 do Município de Matinhos, que trata do Estatuto da Guarda Civil Municipal de Matinhos, em seu Art. 16, atribui à Guarda Municipal a atuação de orientação do tráfego e trânsito quando determinado pela Diretoria da Guarda Civil Municipal.

Art. 16. A Guarda Civil Municipal de Matinhos subordina-se à Secretaria Municipal de Defesa Social de Matinhos - (SMDS) e tem como atribuições: [...] VIII - Atuar na orientação do tráfego e trânsito, por determinação do Diretor da Guarda Civil Municipal;

Para além da orientação do trânsito, no art. 122 da mesma Lei, atribui aos(as) inspetores(as) das equipes a competência de exercerem policiamento de presença sobre os munícipes, no sentido de orientar o público no trânsito. Competências

essas reservadas ao Agente de Trânsito conforme CNT, e que se designada a Guarda Municipal deveria ocorrer por Convênio e não competência de cargo.

Mesmo a aparente legalidade por meio do Estatuto da Guarda de Matinhos, essa não legitima a atuação deste na fiscalização de trânsito nem na análise de recurso de multas no âmbito municipal.

Sem a competência atribuída em convênio para atuar no trânsito, a Guarda Municipal no município de Matinhos fica circunscrita a bens, serviços e instalações do Município, tendo seu poder de polícia administrativa amenizado, não podendo exercer o policiamento do trânsito, autuando condutores e nem julgando recursos de multas.

Além disso, na atual configuração, sem departamento, autoridade de trânsito e responsáveis pela JARI, mesmo que o Município outorgue à Guarda Municipal a fiscalização do trânsito, estão limitados pela falta de competência junto a JARI, pois esta também necessita de regulamentação.

4 A MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO NOS MUNICÍPIOS VIZINHOS

Dentre os municípios limítrofes com Matinhos, Paranaguá foi o primeiro a municipalizar o trânsito. A regulamentação deu-se através da Lei nº 2.202, de 15 de agosto de 2001. O município em 2019, através da Lei Ordinária nº 3.806, alterou o nome do órgão municipal, denominado a partir, Superintendência Municipal de Trânsito SUMTRAN.

Em outubro de 2013, o município de Pontal do Paraná protocolou junto ao Conselho Estadual de Trânsito o pedido de municipalização, após aprovação da Lei nº 1.338, de 09 de outubro de 2013, pela Câmara Municipal. Em 2015, através do decreto nº 5384, ficou autorizado o convênio entre o Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN) e a Guarda Civil Municipal (GCM), órgãos pertencentes à Secretaria Municipal de Cidadania e Direitos Humanos.

Em Guaratuba, o debate sobre o trânsito teve início em 1998 com a Lei n.º 827 que criou o Conselho Executivo Municipal de Trânsito – CEXETRAN e o Fundo Municipal de Trânsito. Em 6 de dezembro de 2021, através da lei nº 1.911, o

município de Guaratuba criou o Órgão Municipal Executivo de Trânsito e da Junta Administrativa de Recursos de Infração.

5 RECOMENDAÇÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a importância do tema em benefício à sociedade, o presente estudo analisou as determinações a serem seguidas pelos municípios referentes à inserção no Sistema Nacional de Trânsito, apresentando os passos já estruturados pelo município de Matinhos.

No presente trabalho foi possível entender como ocorre a divisão das competências entre os diversos órgãos e entidades de trânsito, como também que toda atividade da administração pública referente ao trânsito é pautada pelas leis, não podendo os agentes públicos realizar atividades diversas daquelas já estipuladas, contrariando o Estado de Direito o qual rege.

Para que os Municípios possam exercer plenamente as funções relacionadas ao trânsito é necessária sua integração ao SNT, só assim o município terá o poder para fiscalizar e aplicar as penalidades decorrentes da fiscalização. Sem a integração do município, os convênios e outros atos administrativos do município em relação ao trânsito desrespeitam um dos princípios que regem a administração pública, o princípio da legalidade estrita.

É iminente a necessidade de adesão de Matinhos ao Sistema Nacional de Trânsito, dado o crescimento populacional e da frota de veículos, para além da ampliação destes no período mais quente do ano. Para que a Guarda Municipal atue no trânsito fazem-se necessários à efetivação de um convênio e a regulamentação do JARI. Para além, esses devem atuar em colaboração com o Agente de Trânsito, já criado em âmbito administrativo do poder público executivo. Ambos devem exercer a fiscalização sobre as vias municipais, sendo subordinado a um órgão municipal de trânsito, a exemplo do extinto Departamento Municipal de Trânsito.

As dificuldades para implantar uma estrutura no município e a possibilidade da falta de vontade política para regulamentar a fiscalização no trânsito, podem impedir que os municípios se integrem ao SNT, principalmente por parte de gestores que não compreendem essas necessidades, preferindo o caos à organização. Esse

tipo de escolha pode acarretar uma desvalorização da vida humana e possíveis mortes no trânsito.

Municipalizar o trânsito depende de um cumprimento da legislação, e para isso é necessário o amadurecimento e conscientização dos representantes dos órgãos municipais, como também da participação de todos. Afinal, o melhoramento de tais questões contribui tanto para os munícipes quanto para a população que faz uso do espaço como turístico.

Por fim, a individualidade e o respeito devido a cada instituição municipal, parte do princípio de valorização dos seus integrantes. Diante disso, a ideia de municipalizar o trânsito e regulamentar Agentes de Trânsito deve ser um objetivo a ser seguido pelo Município, visto a importância e os benefícios que poderão ser agregados.

Em face da inexistência de um Departamento, ou ainda de uma Autoridade de Trânsito no município de Matinhos, e nem da regulamentação da JARI, conforme os ordenamentos da Lei, a Municipalização do Trânsito de Matinhos encontra-se prejudicada, para além de atribuições de competências desviadas, as quais desvalorizam o Agente de Trânsito ou o Agente da Autoridade de Trânsito, o qual possui funções específicas relativas à vida dos munícipes.

REFERÊNCIAS

- ABRAMET - Vítimas de trânsito no SUS - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego-2021 Disponível em: <https://abramet.com.br/repo/public/commons/Interna%C3%A7%C3%B5es%20Motociclistas.pdf>
- ALMEIDA, Juelci de. Trânsito: Legislação, doutrina, prática, jurisprudência, ações judiciais, processos administrativos, “Municipalização”. – São Paulo: Primeira Impressão: 2004. 1500 p.
- BRASIL. Decreto Nº 8.324, de 27 de outubro de 1910. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html>
- _____. Lei Nº 2.994, DE 28 DE JANEIRO DE 1941. Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>
- _____. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm
- _____. Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm Acesso em: 10 mar. 2018.
- _____. Lei nº 12821 - Institui o Dia Nacional dos Agentes da Autoridade de Trânsito. Lei nº 12.821, DE 5 DE JUNHO DE 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/L12821.htm
- _____. Emenda constitucional nº 82, de 16 de julho de 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc82.htm
- _____. Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm
- _____. Medida Provisória nº 1070/2021 EMENDA 13 Disponível em: - <https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/149783>
- CONTRAN - Resolução nº 371, de 10 de dezembro de 2010 - Aprova o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, Volume Disponível em:

https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_371_10.pdf

CONTRAN - Resolução nº 296 de 28/10/2008 / CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito Sistema Nacional de Trânsito. Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

Disponível

em:

<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelink.php?numlink=1-48-34-2008-10-28-296>

CNM - Confederação Nacional de Municípios. Municipalização do Trânsito 2013: Disponível

em:

[https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca_antiga/Municipaliza%C3%A7%C3%A3o%20do%20Tr%C3%A2nsito%20\(2013\).pdf](https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca_antiga/Municipaliza%C3%A7%C3%A3o%20do%20Tr%C3%A2nsito%20(2013).pdf)

DENATRAN - Guia Básico Para Gestão Municipal de Trânsito (2016 1ª ed.)

Disponível em: [http://www.cetran.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Site-](http://www.cetran.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Site-Gestao-Municipal-do-Tr%C3%A2nsito.pdf)

[Gestao-Municipal-do-Tr%C3%A2nsito.pdf](http://www.cetran.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Site-Gestao-Municipal-do-Tr%C3%A2nsito.pdf)

_____. Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito Volume I. 2010.

Disponível

em:

Disponível

em:

<file:///C:/Users/HOME/Downloads/Manual%20fiscaliza%C3%A7%C3%A3o%20tr%C3%A2nsito%20Set%202011.pdf>

_____. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Atualizado em 29/04/2019 19h51. Disponível em: [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1/)

[br/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1 /](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1/)

Disponível

em:

https://www.academia.edu/33169300/MANUAL_BRASILEIRO_DE_FISCALIZACAO_DE_TRANSITO

_____.

PORTARIAS.

Disponível

em:

<https://antigo.infraestrutura.gov.br/portarias-denatran.html>

DETRAN - Departamento de Trânsito do Paraná - frota por tipo de veículo, municípios (2021) Disponível em:

https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2021-10/frota_setembro_de_2021.pdf

DOLCI, Yngrid Soares O turismo de eventos esportivos como alternativa a sazonalidade no município de Matinhos/PR (UFPR 2011). disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/33696?show=full>

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Dicionário Eletrônico Aurélio Século XXI. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira e Lexikon Informática, 1999. Versão 3.0.

GUARATUBA. Lei n.º - 827 de 25 de junho de 1998 - Cria o CEXETRAN - Conselho Executivo Municipal de Trânsito, o Fundo Municipal de Trânsito, e dá outras providências. Disponível em: <https://www.camaraguaratuba.pr.gov.br/pdfs/00827.pdf>

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - População Estimada, 2021: Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/matinhos/panorama>

MACHADO, A. P. (2003). Um olhar da psicologia social sobre o trânsito. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), Comportamento humano no trânsito (pp. 123-133). São Paulo: Casa do Psicólogo.

MATINHOS. Lei nº 401, de 11 de dezembro de 1992 - autoriza a criação da guarda municipal de matinhos e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/matinhos/lei-ordinaria/1992/41/401/lei-ordinaria-n-401-1992-autoriza-a-criacao-da-guarda-municipal-de-matinhos-e-da-outras-providencias>

_____. Lei nº 1420/2011 - Estrutura Administrativa Organizacional da Prefeitura Municipal de Matinhos Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/matinhos/lei-ordinaria/2011/142/1420/lei-ordinaria-n-1420-2011-dispoe-sobre-a-estrutura-administrativa-organizacional-da-prefeitura-municipal-de-matinhos-e-da-outras-providencias>

_____. Lei nº 1430/2011 Plano de Cargos, Carreiras e Vencimentos dos Servidores da Administração Geral do Poder Executivo de Matinhos: Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/plano-de-cargos-e-carreiras-matinhos-pr>

_____. Lei nº 1589/2013 - Altera Dispositivos das Leis Municipais nº 1.420/2011, 1.430/2011 e 1.016/2006 e dá Outras Providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/m/matinhos/lei-ordinaria/2013/158/1589/lei-ordinaria-n-1589-2013-altera-dispositivos-das-leis-municipais-n-1420-2011-1-430-2011-e-1-016-2006-e-da-outras-providencias.html>

_____. Lei nº 2.105/2020 - Estrutura administrativa organizacional e institui a descrição dos cargos de provimento em comissão integrantes do quadro próprio do

município de matinhos. Disponível em:

<https://leismunicipais.com.br/a1/pr/m/matinhos/lei-ordinaria/2020/210/2105/lei-ordinaria-n-2105-2020-dispoe-sobre-a-estrutura-administrativa-organizacional-e-institui-a-descricao-dos-cargos-de-provimento-em-comissao-integrantes-do-quadro-proprio-do-municipio-de-matinhos-e-da-outras-providencias>

_____. Lei nº 2.242/2021 - Estatuto da Guarda Civil Municipal de Matinhos:

Disponível em: [https://leismunicipais.com.br/a1/pr/m/matinhos/lei-](https://leismunicipais.com.br/a1/pr/m/matinhos/lei-ordinaria/2021/225/2242/lei-ordinaria-n-2242-2021-adota-o-estatuto-da-guarda-civil-municipal-de-matinhos-em-consonancia-com-a-lei-federal-n-13022-de-08-de-agosto-de-2014-e-da-outras-providencias?q=2242)

[ordinaria/2021/225/2242/lei-ordinaria-n-2242-2021-adota-o-estatuto-da-guarda-civil-municipal-de-matinhos-em-consonancia-com-a-lei-federal-n-13022-de-08-de-agosto-de-2014-e-da-outras-providencias?q=2242](https://leismunicipais.com.br/a1/pr/m/matinhos/lei-ordinaria/2021/225/2242/lei-ordinaria-n-2242-2021-adota-o-estatuto-da-guarda-civil-municipal-de-matinhos-em-consonancia-com-a-lei-federal-n-13022-de-08-de-agosto-de-2014-e-da-outras-providencias?q=2242)

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito. Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a década 2011 a 2020. (2010)

_____. Departamento Nacional de Trânsito. Guia Básico para Estação Municipal de Trânsito. Brasília. MCidades. 2016. 55 p

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL - CAPACIDADES. Curso para integração de municípios ao SNT. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/>.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. Denatran (Departamento Nacional de Trânsito). M665m Municipalização do trânsito: roteiro para implantação / Apresentação: Ministro da Justiça José Gregori. Brasília-DF: Denatran, 2000. 48p. il. Disponível em: http://www.destran.com.br/links/transito/legislacao_manual.pdf

PARANÁ - Secretaria da Segurança Pública, Centro de Análise, Planejamento e Estatística, Relatório Estatístico Criminal - janeiro a março de 2021 Disponível em: https://www.seguranca.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2021-05/relatorio_estatistico_criminal_1trimestre_2021.pdf

PARANAGUÁ. Lei nº 2202, de 15 de Agosto de 2001 - Cria o Departamento Municipal de Trânsito e dá Outras Providências: Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/paranagua/lei-ordinaria/2001/221/2202/lei-ordinaria-n-2202-2001-cria-o-departamento-municipal-de-transito-e-da-outras-providencias?q=demutran>

_____. Lei nº 3806, de 15 de janeiro de 2019 - Altera a ementa e dispositivos da Lei nº 2202, de 15 de agosto de 2001: Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/p/paranagua/lei-ordinaria/2019/380/3806/lei->

ordinaria-n-3806-2019-altera-a-ementa-e-dispositivos-da-lei-n-2202-de-15-de-agosto-de-2001

PNATRANS - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito 2021 Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo_I_pnatrans.pdf

PONTAL DO PARANÁ. Lei nº 1338, de 09 de outubro de 2013 - Dispõe sobre a criação Departamento Municipal de Trânsito - DEMUTRAN e da Junta Administrativa de Recursos de Infração - JARI e dá outras providências: Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/pontal-do-parana/lei-ordinaria/2013/134/1338/lei-ordinaria-n-1338-2013-dispoe-sobre-a-criacao-departamento-municipal-de-transito-demutran-e-da-junta-administrativa-de-recursos-de-infracao-jari-e-da-outras-providencias-2013-10-09-versao-original>

_____. Decreto nº 5384, de 23 de outubro de 2015. - Convenio Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/p/pontal-do-parana/decreto/2015/538/5384/decreto-n-5384-2015-autoriza-o-departamento-municipal-de-transito-demutran-e-a-guarda-civil-municipal-gcm-orgaos-pertencentes-a-secretaria-municipal-de-cidadania-e-direitos-humanos-smcdh-firmarem-convenio-para-disciplinar-as-atividades-previstas-no-codigo-de-transito-brasileiro-nos-termos-que-especifica>

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos, 1922. Código de Trânsito Interpretado/ Geraldo de Faria Lemos Pinheiro e Dorival Ribeiro. 2. ed. Revisada e atual. – São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2001. 579 p.

ROZESTRATEN, Reinier J.A. Psicologia do Trânsito – conceitos e processos básicos. São Paulo: Pedagógica Universitária, 1988.

SENATRAN - Resoluções Consolidadas (acesso em 08/12/201) Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/resolucoes-consolidadas-senatran>

SETU – Secretaria de Turismo do Estado do Paraná. Estudo da Demanda Turística do Litoral do Paraná 2000-2006 – Governo do Estado do Paraná

SILVA, Regis Rafael Tavares da. Contribuição à Tomada de Decisão para a Integração dos Municípios Brasileiros ao Sistema Nacional de Trânsito. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Mestrado em Engenharia

de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007.

TORRES, Silvestre, Jasson Ayres. O Código de Trânsito Brasileiro – Alguns Aspectos da responsabilidade do Município. Revista IOB de Direito Administrativo. – São Paulo: IOB Thomson, 2006. p.47-65, v.1 nº 7 (julho 2006)

WRI Ross Center for Sustainable Cities - Sustentável e Seguro: Visão e Diretrizes para Zerar as Mortes no Trânsito. Disponível em: https://wribrasil.org.br/sites/default/files/Sustentavel_Seguro.pdf