

**LEANDRO
MACEDO**

**GLEYDSON
MENDES**

Curso de
Legislação
de **Trânsito**

10ª edição

Revista, ampliada
e atualizada

2026

 **EDITORA**
*Jus*PODIVM
www.editorajuspodivm.com.br

Sistema Nacional de Trânsito – SNT

Sumário: 5.1 Conceito – 5.2 Objetivos básicos do SNT: 5.2.1 Padronização; 5.2.2 Fluxo permanente de informações; 5.2.3 Política Nacional de Trânsito – PNT: 5.2.3.1 Segurança viária; 5.2.3.2 Fluidez; 5.2.3.3 Conforto no trânsito; 5.2.3.4 Defesa ambiental; 5.2.3.5 Educação para o trânsito – 5.3 Composição do SNT: 5.3.1 CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito: 5.3.1.1 Diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; 5.3.1.2 Composição do CONTRAN; 5.3.1.3 Outras atribuições do CONTRAN; 5.3.2 SENATRAN – Secretaria Nacional de Trânsito: 5.3.2.1 Bancos de dados nacionais; 5.3.2.2 Competências delegáveis; 5.3.2.3 Administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito – FUNSET; 5.3.3 CETRAN/CONTRANDIFE – Conselho Estadual de Trânsito do Estado e do Distrito Federal: 5.3.3.1 Composição; 5.3.3.2 Suporte técnico e financeiro; 5.3.4 JARI: 5.3.4.1 Composição; 5.3.4.2 Competências da JARI; 5.3.4.3 Órgãos e entidades que possuem JARI; 5.3.4.4 Nomeação e Mandato dos integrantes das JARI – 5.4 Convênios e delegação de competências: 5.4.1 Fiscalização em cidades sem o trânsito municipalizado; 5.4.2 Guardas municipais; 5.4.3 Agentes dos órgãos policiais da Câmara dos Deputados e do Senado Federal – 5.5 Câmaras Temáticas: 5.5.1 Câmaras existentes; 5.5.2 Composição das Câmaras Temáticas; 5.5.3 Suporte técnico administrativo e financeiro – 5.6 Autoridades de trânsito – 5.7 Outras formas de visualizar a estrutura do SNT; 5.7.1 Quadro-resumo da composição do SNT; 5.7.2 Coordenação máxima e síntese dos arts. 9º, 10 e 13 do CTB – 5.8 Competências dos órgãos e entidades do SNT: 5.8.1 Divisão de competências quanto à matéria: 5.8.1.1 Política Nacional de Trânsito – PNT; 5.8.1.2 Autorização Especial de Trânsito (AET); 5.8.1.3 Credenciamento do serviço de escolta; 5.8.1.4 Expedir CNH, CRLV e CRV (veículos automotores); 5.8.1.5 Ciclomotor; 5.8.1.6 Propulsão humana e tração animal; 5.8.1.7 Dirimir conflitos de competências; 5.8.1.8 Julgamento de recursos de infrações de trânsito; 5.8.2 Quanto ao território: 5.8.2.1 Quadro-resumo; 5.8.2.2 Resoluções do CONTRAN – 5.9 Exercícios – 5.10 Questões comentadas.

5.1 CONCEITO

A Constituição Federal estabeleceu a competência privativa da União para legislar sobre trânsito, a teor do disposto no art. 22, inciso XI:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

(...)

XI - trânsito e transporte;

É, portanto, por meio de normas gerais que a União edita regras uniformes que deverão ser aplicadas em todo o território nacional, o que foi materializado com a edição da Lei nº 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro.

Para os fins do presente estudo, importa aprofundar a compreensão sobre a estruturação do Sistema Nacional de Trânsito, composto por órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, cujas competências variam de acordo com o interesse público que se pretende assegurar.

Segundo o art. 5º da Lei nº 9.503/97, 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.

A utilização do vocábulo “sistema”¹ guarda direta relação com a ideia central de que a atividade deve ser nacionalmente integrada entre os diversos entes federativos, cada qual no âmbito da sua competência.

Essa integração se subsume à escala hierárquica de interesses, conferindo aos órgãos de trânsito nacionais a competência para normatizar e gerir determinadas matérias.

Trata-se, a rigor, de uma das facetas do princípio da predominância dos interesses², segundo o qual cabe aos entes maiores a administração dos interesses nacionais; aos entes intermediários compete a execução das matérias relacionadas aos interesses regionais; aos entes menores, caberá a tutela dos interesses locais.³

Os interesses nacionais, portanto, devem ser tutelados pela entidade administrativa competente para implementar as diretrizes políticas que transcendam aos interesses de determinada região ou localidade. Essa premissa de gradação na

-
1. Acerca da necessária aplicação do Direito Administrativo como sistema, confira-se SCHMIDT-ASSMANN, Eberhard. **La teoría general del derecho administrativo como sistema**. Marcial Pons: Madrid, 2003. P. 56-57.
 2. Segundo JOSÉ AFONSO DA SILVA: “O princípio geral que norteia a repartição de competência entre as entidades componentes do Estado federal é o da predominância do interesse, segundo o qual à União caberão aquelas matérias e questões de predominante interesse geral, nacional, ao passo que aos Estados tocarão as matérias e assuntos de predominante interesse regional, e aos Municípios concernem os assuntos de interesse local.” (SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo** – 20ª edição – revista e atualizada nos termos da Reforma Constitucional até a Emenda Constitucional nº 35, de 20/12/2001). São Paulo: Malheiros 2001, p. 476).
 3. O Supremo Tribunal Federal já reconheceu a existência desse princípio, por exemplo, no seguinte julgado: ADI 3112 / DF - DISTRITO FEDERAL. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. Relator (a) Min. RICARDO LEWANDOWSKI Julgamento: 02/05/2007 Órgão Julgador: Tribunal Pleno.

qualificação do alcance do interesse é perfeitamente identificável na organização do Sistema Nacional de Trânsito.

Resta claro, assim, que esses interesses reclamam uma indispensável coordenação entre entidades administrativas, o que somente é viável com a edição de diretrizes gerais que confirmam padrões uniformes de atuação e comportamento entre os órgãos estaduais e municipais de trânsito.

Tal uniformização e a busca permanente de integração somente podem ser atribuídas aos órgãos de trânsito nacionais, porque são os que possuem competência para atuar em todo o País.

Assim, para tal desiderato, seriam competentes, segundo a repartição de atribuições administrativas veiculadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, o Conselho Nacional de Trânsito – **CONTRAN** e a Secretaria Nacional de Trânsito – **SENATRAN**.

O CONTRAN tem uma função essencialmente **normativa e uniformizadora**, como se observa no artigo 12 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - **estabelecer as normas regulamentares** referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II – **coordenar** os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, **objetivando a integração de suas atividades**;

(...)

VII – **zelar pela uniformidade** e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

(...)

X – **normatizar os procedimentos** sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e **registro e licenciamento de veículos**;

Importante esclarecer a mudança que tivemos com relação à nomenclatura do órgão máximo executivo de trânsito da União. O Decreto nº 10.788, de 6 de setembro de 2021, aprovou a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura, que, à época, era o Coordenador Máximo do Sistema Nacional de Trânsito, sendo, hoje, o Ministério dos Transportes.

Com isso, o órgão máximo executivo de trânsito da União, que até então era chamado de Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, passou a se chamar Secretaria Nacional de Trânsito – SENATRAN, cuja divisão interna possui a seguinte estrutura: Departamento de Gestão da Política de Trânsito; Departamento de Segurança no Trânsito; e Departamento de Regulação e Fiscalização.

Sendo assim, a SENATRAN desempenha função eminentemente **executiva**, mas com os mesmos traços de atuação voltados para a **integração e uniformização de procedimentos** entre os demais órgãos estaduais e municipais de trânsito. Confira-se:

Art. 19. Compete ao **órgão máximo executivo de trânsito da União**:

(...)

V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, **administração**, policiamento e fiscalização do trânsito e **outros, visando à uniformidade de procedimento**;

(...)

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, **mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema**;

As atribuições que extrapolam os limites de atuação dos órgãos normativos e executivos estaduais e municipais são dos órgãos nacionais, únicos dotados de competência para fixar diretrizes que uniformizem procedimentos no âmbito do Sistema Nacional de Trânsito.

Portanto, a **autonomia dos DETRANs** é limitada pela **existência de interesses nacionais** que ultrapassam o seu âmbito de atuação, por escaparem de interesses meramente regionais.

Emitindo **normas gerais**, cabe ao CONTRAN, portanto, regulamentar o Sistema Nacional de Trânsito, inclusive em relação à normatização da formação e reciclagem de condutores, ao passo que compete aos DETRANs realizarem, fiscalizarem e controlarem o processo de formação de condutores, credenciando entidades que pretendam executar tais atividades, na forma prevista no art. 22 do Código de Trânsito Brasileiro:

“**Art. 22.** Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

(...)

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, de aperfeiçoamento, de reciclagem e de suspensão de condutores e expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão máximo executivo de trânsito da União;

(...)

X - **credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;**”

É claro que dentro do SNT existem muitos outros órgãos de trânsito, no entanto a opção de trazer SENATRAN/CONTRAN/DETRAN foi estratégica para

que o leitor pudesse extrair uma boa ideia de como essa “máquina” faz suas “engrenagens” funcionarem.

□ Doutrina – Maria Sylvia Zanella Di Pietro – Direito Administrativo, 36ª ed., Rio de Janeiro: Forense, 2023, p. 134. “As competências comuns, previstas no art. 23 da Constituição, demonstram a necessidade de cooperação entre os entes federativos para concretizar direitos fundamentais, como a segurança no trânsito.”

□ Doutrina – Diogo de Figueiredo Moreira Neto – Curso de Direito Administrativo, 23ª ed., Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 289. “A descentralização por colaboração é uma das técnicas administrativas mais eficazes para garantir a eficiência dos serviços públicos em âmbito federativo.”

5.2 OBJETIVOS BÁSICOS DO SNT

Toda estrutura a ser montada, por menos complexa que seja, deve ter delineado o caminho a ser seguido para que consiga operar na plenitude de suas funções. Com isso, o legislador previu uma série de metas a serem alcançadas pelo SNT, a fim de fazê-lo funcionar com uma maior capacidade de atender ao interesse público. Note que as metas ou objetivos básicos, como chamou o legislador, são as diretrizes, os parâmetros que o administrador público seguirá no desempenho da função pública. Vejamos cada uma dessas metas:

5.2.1 Padronização

Em um país extenso como o nosso, existe a necessidade de uniformização dos procedimentos, para que tenhamos órgãos de todas as regiões trabalhando da mesma forma, respeitadas evidentemente as peculiaridades regionais. Sendo assim, o ideal é a padronização dos critérios técnicos, financeiros e administrativos, devendo o melhor modelo ser copiado pelos demais.

Existem dois mecanismos utilizados para que se alcance uma efetiva padronização. O primeiro são as normas de abrangência nacional, como as resoluções do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito; e o segundo seria um fluxo permanente de informações entre os órgãos. Quanto às normas do CONTRAN que têm aplicação nacional, ou seja, que devem ser cumpridas por todos os órgãos e entidades do SNT, entendemos que é a forma mais rápida e fácil (atos infralegais) de se atingir a padronização do Sistema.

5.2.2 Fluxo permanente de informações

Para que a padronização dos critérios técnicos, financeiros e administrativos efetivamente ocorra, ainda que existam diversos entraves geográficos em nosso país, é necessário que haja um fluxo permanente de informações entre esses órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, assim como o

compartilhamento de seus bancos de dados. Hoje temos uma série de bancos de dados que são compartilhados entre os órgãos do SNT, como RENAINF, RENAEST, RENAVE, RENACH e RENAAM.

5.2.3 Política Nacional de Trânsito – PNT

Além da necessidade de padronizar o Sistema e do fluxo permanente de informações, existe a necessidade de se atacar diretamente o caos maior em que vive o trânsito do país, por meio de uma PNT. É certo que o contexto histórico que culminou na elaboração do CTB foi a necessidade de diminuir o número de vidas que se perdiam a cada dia no trânsito. De outra forma, o objetivo maior almejado pelo legislador é a diminuição dos gastos sociais com trânsito em decorrência do elevado índice de sinistros, pois em virtude dele temos uma enxurrada de pensões por morte e por invalidez, e despesas médico-hospitalares, tudo isso envolvendo principalmente a nossa população economicamente ativa.

Por fim, a implementação de uma PNT segue a seguinte sistemática: em primeiro lugar, o presidente eleito expõe a sua política de governo e constitui seus ministérios, para auxiliá-lo em sua missão. Em um segundo momento, esse mesmo presidente escolhe um ministério para ser o coordenador máximo do SNT, que atualmente é o Ministério dos Transportes. Em um terceiro momento, os membros do CONTRAN serão responsáveis por elaborar as normas a serem aplicadas por todos os outros órgãos na área de trânsito. Note que o CONTRAN apenas tem a missão de adequar as diretrizes na área de trânsito àquilo que é desejável pelo Presidente da República. De outra forma, poderíamos afirmar que a PNT é, na verdade, uma vertente da política de governo a ser implementada na área de trânsito, ou seja, aquilo que o Presidente da República entende ser conveniente nesse aspecto para que sejam alcançados seus objetivos, legalmente instituídos: a segurança viária, a fluidez, o conforto, a educação para o trânsito e a proteção ao meio ambiente, que passaremos a estudar separadamente. A importância do estudo de cada um desses tópicos se dá, na verdade, pelo fato de serem os valores maiores encontrados pelo legislador na facção dos dispositivos do CTB, ou seja, são os princípios expressos da legislação de trânsito.

A Resolução 514/2014 do CONTRAN dispõe sobre a Política Nacional de Trânsito, seus fins e aplicação. Na abrangência da legislação em vigor, pelos seus instrumentos legais, deverá constituir-se como o marco referencial do país para o planejamento, organização, normalização, execução e controle das ações de trânsito em todo território nacional.

5.2.3.1 Segurança viária

A segurança viária está presente em quase todos os dispositivos do CTB, ora de forma direta, ora de forma indireta. O princípio decorrente deste tópico é o da

segurança viária, que devemos entender como o princípio fundamental do direito de trânsito, pois é ele que está mais diretamente ligado ao principal objetivo dessa nova legislação, que seria diminuir o índice de sinistros, tornar o trânsito seguro e dar outro destino ao dinheiro público que não sejam gastos com sinistrados e indenizações. Sendo assim, podemos ilustrar algumas de suas aplicações dentro do Código de Trânsito Brasileiro.

“**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.

(...)

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I – abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causa danos a propriedades públicas ou privadas;

II – abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo”.

Acerca do tema convém destacar a Lei 13.614/18, que cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescentou o art. 326-A ao CTB, alterado posteriormente pela Lei 14.599, de 2023, para dispor sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes. O plano deve ser elaborado em conjunto pelos órgãos de saúde, de trânsito, de transporte e de justiça.

O Pnatrans deverá conter:

- os mecanismos de participação da sociedade em geral na consecução das metas estabelecidas;
- a garantia da ampla divulgação das ações e procedimentos de fiscalização, das metas e dos prazos definidos, em balanços anuais, permitindo consultas públicas por meio da rede mundial de computadores;
- a previsão da realização de campanhas permanentes e públicas de informação, esclarecimento, educação e conscientização visando a atingir os objetivos do Pnatrans.

Vejamos a redação do novo artigo incluído pela Lei 13.614/18 ao Código de Trânsito Brasileiro e alterado pela Lei 14.599, de 2023:

“**Art. 326-A.** A atuação dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, no que se refere ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), deverá ser direcionada prioritariamente para o cumprimento da meta anual de redução do índice de mortes por grupo

de habitantes, apurado anualmente por Estado e pelo Distrito Federal, detalhando-se os dados levantados e as ações realizadas em vias federais, estaduais, distritais e municipais, na forma regulamentada pelo Contran.

§ 1º O objetivo geral do estabelecimento de metas é, ao final de 2030, reduzir à metade, no mínimo, o índice de mortes por grupo de habitantes, relativamente ao índice apurado em 2020.

§ 2º As metas expressam a diferença a menor, em base percentual, entre os índices mais recentes, oficialmente apurados, e os índices que se pretende alcançar.

§ 3º A decisão que fixar as metas anuais estabelecerá as respectivas margens de tolerância.

§ 4º As metas serão fixadas pelo Contran para os Estados e para o Distrito Federal, mediante propostas fundamentadas dos Cetran, do Contrandife e da Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das respectivas circunscrições.

§ 5º Antes de submeterem as propostas ao Contran, os Cetran, o Contrandife e a Polícia Rodoviária Federal realizarão consulta ou audiência pública para manifestação da sociedade sobre as metas a serem propostas.

§ 6º As propostas dos Cetran, do Contrandife e da Polícia Rodoviária Federal serão encaminhadas ao Contran até o dia 1º de agosto de cada ano, conforme regulamentação do Contran.

§ 7º As metas fixadas serão divulgadas em setembro, durante a Semana Nacional de Trânsito, assim como o desempenho, absoluto e relativo, de cada Estado e do Distrito Federal no cumprimento das metas vigentes no ano anterior, detalhados os dados levantados e as ações realizadas por vias federais, estaduais e municipais, devendo tais informações permanecer à disposição do público na rede mundial de computadores, em sítio eletrônico do órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 8º O Contran, ouvidos os Cetran, o Contrandife, a Polícia Rodoviária Federal e os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, definirá as fórmulas para apuração do índice de que trata este artigo, assim como a metodologia para a coleta e o tratamento dos dados estatísticos necessários para a composição dos termos das fórmulas.

§ 9º Os dados estatísticos coletados em cada Estado e no Distrito Federal serão tratados e consolidados pelos respectivos órgãos ou entidades executivos de trânsito, que os repassarão ao órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme regulamentação do Contran.

§ 10. Os dados estatísticos sujeitos à consolidação pelo órgão ou entidade executivos de trânsito do Estado ou do Distrito Federal compreendem os coletados naquela circunscrição:

I - pela Polícia Rodoviária Federal e pelo órgão executivo rodoviário da União;

II - pela Polícia Militar e pelo órgão ou entidade executivos rodoviários do Estado ou do Distrito Federal;

III - pelos órgãos ou entidades executivos rodoviários e pelos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Municípios.

§ 11. O cálculo do índice, para cada Estado e para o Distrito Federal, será feito pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, ouvidos os Cetran, o Contrans, a Polícia Rodoviária Federal e os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 12. Os índices serão divulgados oficialmente até o dia 30 de abril de cada ano.

§ 13. Com base em índices parciais, apurados no decorrer do ano, o Contrans, os Cetran e o Contrans poderão recomendar aos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito alterações nas ações, projetos e programas em desenvolvimento ou previstos, com o fim de atingir as metas fixadas para cada um dos Estados e para o Distrito Federal.

§ 14. A partir da análise de desempenho a que se refere o § 7º deste artigo, o Contrans elaborará e divulgará, também durante a Semana Nacional de Trânsito:

I - duas classificações ordenadas dos Estados e do Distrito Federal, uma referente ao ano analisado e outra que considere a evolução do desempenho dos Estados e do Distrito Federal desde o início das análises;

II - relatório a respeito do cumprimento do objetivo geral do estabelecimento de metas previsto no § 1º deste artigo.”

E, ainda, a Resolução 1004 de 2023 do CONTRAN, em vigor desde 2 de janeiro de 2024, dispõe sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) está estruturado em seis pilares:

- Pilar 1: Gestão da Segurança no Trânsito;
- Pilar 2: Vias Seguras;
- Pilar 3: Segurança Veicular;
- Pilar 4: Educação para o Trânsito;
- Pilar 5: Vigilância, Promoção da Saúde e Atendimento às Vítimas no Trânsito; e
- Pilar 6: Normatização e Fiscalização.

O PNATRANS está alinhado com as abordagens de Sistema Seguro e de Visão Zero, conforme disciplinado no Anexo I da Resolução 1004 de 2023 do CONTRAN. Entende-se por Sistema Seguro e Visão Zero a premissa básica de que o erro humano é inevitável, mas as mortes e ferimentos graves no trânsito não são, com base na compreensão mais profunda das causas das fatalidades e das lesões e com

o objetivo de zerar o número de mortos e feridos graves no trânsito. São princípios de um sistema seguro de mobilidade:

- nenhuma morte no trânsito é aceitável;
- os seres humanos cometem erros;
- os seres humanos são vulneráveis a lesões no trânsito;
- a responsabilidade por evitar feridos e mortos no trânsito é compartilhada por quem projeta, constrói, gerencia, fiscaliza e usa as vias e os veículos e pelos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas, dentro de suas competências legais; e
- a gestão da segurança no trânsito é integrada e proativa.

As ações do PNATRANS abordam as conexões da segurança no trânsito com a saúde, desenvolvimento, educação, equidade, igualdade de gênero, cidades sustentáveis, meio ambiente e mudança climática, assim como proporcionam o estabelecimento de interfaces com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS).

A meta do PNATRANS é, no período de dez anos, reduzir no mínimo à metade o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de habitantes, até 2030, usando como referência os dados de 2020, conforme é possível observar no anexo 1 da Resolução 1004 de 2023 do CONTRAN e no próprio corpo da norma do conselho, em seu art. 8º.

O CONTRAN deve fixar metas anuais para os estados e para o Distrito Federal, mediante propostas fundamentadas dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN), do Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) e da Polícia Rodoviária Federal (PRF), no âmbito das respectivas circunscrições.

Por fim, saiba que a coordenação do PNATRANS será exercida por meio de Câmara Temática a ser criada pelo CONTRAN, na forma do art. 13 do CTB.

5.2.3.2 Fluidez

A fluidez do trânsito é o segundo princípio mais encontrado na legislação de trânsito. Não basta que tenhamos um trânsito seguro, este também deve ter fluidez, a fim de que possamos cumprir nossos compromissos e que a vida econômica do país transcorra entre pessoas não estressadas.

O princípio decorrente deste tópico é o da fluidez viária, cuja expressão máxima está no capítulo de normas de circulação, que nos informa que devemos nos abster de obstruir o trânsito atirando objetos ou substâncias nas vias; em outro momento dispõe que devemos nos abster de todo ato que possa constituir obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou animais, dentre muitos outros dispositivos. Veja alguns a seguir:

“**Art. 30.** Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I – se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II – se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha;

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança”.

“**Art. 43.** Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para via, além de:

I – não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida.

(...)

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via”.

5.2.3.3 Conforto no trânsito

O significado da palavra conforto, segundo Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, é “ato ou efeito de confortar-se, estado de quem é confortado, consolo, alívio”. Para nós, conforto no trânsito não está relacionado com os atributos do veículo, e sim com as exigências que todos os veículos devem preencher para que o trânsito seja agradável e seguro para o usuário dos veículos e para os demais usuários da via, ou seja, está relacionado com uma condução sem transtornos indesejáveis. De outra forma, a ideia de conforto está intimamente ligada a ideia de segurança, pois dirigir de forma confortável é dirigir sem medo, com segurança. Como normas relacionadas ao Princípio do conforto no trânsito, podemos citar algumas dentre as inúmeras existentes no CTB.

“**Art. 27.** Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

(...)

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I – para fazer as advertências necessárias a fim de evitar sinistros;

II – fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo”.

5.2.3.4 Defesa ambiental

A defesa ambiental surge como princípio em muitas outras legislações, a fim de que tenhamos um desenvolvimento do setor automobilístico não agressivo à saúde, à vida, à natureza e, por fim, ao meio ambiente.

O Princípio da defesa ambiental está entre as prioridades do Sistema Nacional de Trânsito, juntamente com a defesa da vida e da saúde. No momento seguinte, quando estudarmos as competências dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, veremos de modo expreso que os órgãos executivos e executivos rodoviários, assim como a PRF (Polícia Rodoviária Federal), devem fiscalizar os índices de poluentes e ruídos do veículo em trânsito no território nacional. Finalmente, o dispositivo apresenta-se também como requisito para que o veículo possa receber o licenciamento, a fim de que transite na via pública durante um ano. Vejamos agora um dos dispositivos que descreve o que mencionamos anteriormente:

“**Art. 1º** O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

(...)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente”.

5.2.3.5 Educação para o trânsito

A educação para o trânsito ganhou tanta importância no CTB que, além de ser reproduzida em muitos dispositivos, ganhou capítulo próprio.

O Princípio da educação para o trânsito é de implementação mais dificultosa, uma vez que uma educação efetiva deve ser continuada, passando pela pré-escola até o ensino superior, e, além disso, massificada por meio de campanhas. Com isso, para que ela atingisse seu nível máximo, deveria ser implementada por vários governos de forma continuada, porém, como a Política Nacional de Trânsito é variável, ou seja, está intimamente relacionada ao princípio da temporariedade do mandato, dificilmente ocorrerá a aplicação plena de um projeto iniciado em governo anterior.

Vejamos alguns dispositivos referentes ao tema:

“**Art. 74.** A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento

de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.

§ 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.

§ 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundir-las gratuitamente, com a frequência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação, mediante proposta do Contran e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I – a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II – a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III – a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV – a elaboração de planos de redução de sinistros de trânsito com os núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.”

Com isso, podemos extrair de maneira sucinta as metas ou, conforme expresso na legislação, os objetivos básicos do Sistema, que são: a padronização, fluxo permanente de informações e o estabelecimento de uma política de cunho nacional voltada para trânsito.

5.3 COMPOSIÇÃO DO SNT

O Sistema Nacional de Trânsito é composto por um conjunto de órgãos e entidades que tem como atribuição operacionalizar o trânsito do país em todas as suas vertentes. Vamos estudar cada órgão do SNT, com suas respectivas atribuições:

5.3.1 CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

É o coordenador do SNT, além de ser o órgão máximo normativo e consultivo. Na sua composição, encontramos *doze* Ministros de Estado, sendo o Ministro de Estado dos transportes o presidente do Conselho Nacional de Trânsito, enquanto o dirigente do órgão máximo executivo de trânsito da União atua como Secretário-Executivo. O CONTRAN, embora integrante da estrutura do Poder Executivo, tem como função principal a normativa, uma vez que é ele quem normatiza as disposições do CTB, por meio de suas resoluções, desde que não crie sanções não previstas no Código. Também era competência do CONTRAN julgar o segundo recurso de infrações de trânsito quando ocorre a imposição da penalidade de multa, de natureza gravíssima, aplicada pela PRF ou pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). No entanto, o inciso XII do art. 12 do CTB que trazia tal previsão foi revogado pela Lei 14.071/20 e o inciso I do art. 289 do CTB, alterado pela mesma lei, passou a atribuir tal competência a um Colegiado Especial.

Diferentemente da SENATRAN, que tem seu Regimento interno elaborado pelo Ministério dos transportes em decorrência da relação de subordinação entre esses órgãos, é o CONTRAN que elabora seu próprio Regimento interno, em decorrência de sua independência funcional. A Resolução 820/2021 aprovou esse regimento interno e é a que trata do tema atualmente.

Dentre as atribuições do CONTRAN, podemos destacar a de dirimir conflitos de competência ou circunscrição no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal, por exemplo: imagine um conflito negativo de competência no qual o Estado “A” alegue que certo trecho de uma via é de responsabilidade do Estado “B”, e o Estado “B” não concorde. Será que a via ficará abandonada, sem sinalização, fiscalização e manutenção? Claro que não! Então, surge a figura do CONTRAN para resolver esse conflito. Imagine agora que ambos os Estados estivessem interessados em um mesmo trecho (conflito positivo) por uma razão qualquer, situação em que o CONTRAN também apareceria para dizer qual Estado tem circunscrição sobre a via. Por fim, devemos ressaltar que além das atribuições do CONTRAN, expressas no art. 12 do CTB, existem muitas outras espalhadas pelo CTB, como em seus arts. 75, 76, 77, 78, 80, § 2º, 97, 99, 100, parágrafo único, 103, 104, 105, § 1º e outros. Veja abaixo a redação do art. 12 do CTB:

“**Art. 12.** Compete ao CONTRAN:

- I – estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;
- II – coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;
- III – (VETADO);
- IV – criar Câmaras Temáticas;

V – estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;

VI – estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

VII – zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

IX – responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito;

X – normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

XI – aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito;

XII – (revogado pela Lei 14.071/20);

XIII – avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas;

XIV – dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal; e

XV – normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização.”

5.3.1.1 Diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN

As diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN são atos administrativos normativos de observância obrigatória por seus destinatários, objeto de fiscalização da SENATRAN, quanto ao seu fiel cumprimento.

Veja abaixo o art. 12, incs. I, V, VI, do CTB, que faz menção a esses destinatários, e o art. 19, inc. I, do CTB, que nos diz que são de observância obrigatória. Observe também as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN:

- **“Art. 12, I** – estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;
(...)
- **Art. 12, V** – estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE;
- **Art. 12, VI** – estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

(...)

- **Art. 19, I** – (Competência da SENATRAM) no CTB: cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições.”

5.3.1.2 Composição do CONTRAN

O CONTRAN é um órgão de composição eminentemente política, uma vez que seus membros são Ministros de Estado, para que regulamente as diretrizes a serem seguidas no trânsito do país durante o mandato de determinado Presidente da República. E mais, cabe ressaltar ainda que não existe nenhum requisito de natureza técnica para fazer parte deste Conselho; em virtude disso, é facultado a este órgão criar câmaras temáticas para subsidiá-lo na facção de suas resoluções, que para aprovação exige que o quórum de votação seja de maioria absoluta.

A composição do CONTRAN está prevista no art. 10 do CTB, cuja alteração mais recente se deu através da Lei 14.599/2023:

- Ministro de Estado da ciência, tecnologia e inovações;
- Ministro de Estado da educação;
- Ministro de Estado da defesa;
- Ministro de Estado do meio ambiente;
- Ministro de Estado da saúde;
- Ministro de Estado da justiça;
- Ministro de Estado das relações exteriores;
- Ministro de Estado da indústria e comércio;
- Ministro de Estado da agropecuária;
- Ministro de Estado dos transportes terrestres;
- Ministro de Estado da segurança pública;
- Ministro de Estado da mobilidade urbana.

É importante destacar que os Ministros de Estado poderão fazer-se representar por servidores de nível hierárquico igual ou superior ao Cargo Comissionado Executivo (CCE) nível 17, ou por oficial-general, na hipótese de tratar-se de militar.

O quórum de votação e de aprovação no Conselho Nacional de Trânsito é o de maioria absoluta, ou seja, cinquenta por cento mais um dos membros. Poderão ser convidados a participar de reuniões do CONTRAN, sem direito a voto, representantes de órgãos e entidades setoriais responsáveis ou impactados pelas propostas ou matérias em exame.