

## Nota Técnica Nº. 003/2012

Brasília, 13 de fevereiro de 2012.

---

**ÁREA:** Trânsito e Mobilidade

**TÍTULO:** A Função do Município no Sistema Nacional de Trânsito

**REFERÊNCIA:** Lei Nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro)

---

### A Função do Município no Sistema Nacional de Trânsito

A partir da competência constitucional privativa da União para legislar em matéria de trânsito (Art. 22, XI), foi editada a Lei Nº. 503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB. O diploma legal estabeleceu novo *status* e trouxe novas competências aos Municípios. Eles passam a responder por todas as questões envolvendo parada, circulação e estacionamento de veículos, podendo aplicar as penalidades e medidas administrativas previstas no caso de infrações.

O presente trabalho se constituiu em roteiro indicativo para facilitar a compreensão dados para integração ao Sistema Nacional de Trânsito. Ele se destina principalmente àqueles de pequeno porte que ainda não se adequaram às novas exigências e, portanto, estão mais suscetíveis à responsabilização por tudo o que possa ocorrer no âmbito de sua competência.

As obrigações previstas devem ser cumpridas por todos, independentemente do tamanho ou características que guardam entre si. Atualmente 80% da frota nacional de veículos do país pertence à cerca de 700 Municípios devidamente integrados ao sistema. Portanto a grande maioria dos Municípios ainda está em situação considerada irregular perante a legislação, mesmo que detentora de apenas 20% da frota.

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

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

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

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

#### Código de Trânsito Brasileiro, artigo 24:

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

*I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;*

*II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;*

*III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;*

*IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;*

*V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;*

*VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;*

*VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;*

*VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;*

*IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;*

*X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;*

*XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;*

*XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;*

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN-RS;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.”

### **A estrutura de trânsito e as ações a serem desenvolvidas**

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

A Resolução Nº. 296/2008 do CONTRAN, por sua vez, estabelece que “Integram o SNT os órgãos e entidades municipais executivos de trânsito e

*rodoviário que disponham de estrutura organizacional e capacidade instalada para o exercício das atividades e competências legais que lhe são próprias, sendo estas no mínimo as de: engenharia de tráfego; fiscalização e operação de trânsito; educação de trânsito; coleta, controle e análise estatística de trânsito, e disponha de Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI." (Art. 1º).*

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

### Órgão Executivo de Trânsito

Não há necessidade, como já se disse, de criação de secretaria municipal específica para cuidar dos assuntos de trânsito, principalmente nos Municípios de menor porte. Eles devem aproveitar as atuais estruturas, criando apenas um setor encarregado de assumir as funções determinadas pela Resolução CONTRAN Nº. 296/2008. Assim, basta que exista uma divisão de trânsito, criada por lei, dentro da estrutura de uma secretaria já existente.

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

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

### Autoridade de Trânsito

Através de Resoluções (149/2003, 156/2004 e 363/2010) o Conselho Nacional de Trânsito estabeleceu os procedimentos a serem observados para concessão e tramitação de defesa em etapa anterior à penalização. Nesse caso a autoridade de trânsito tem tarefa indispensável. A ela cabe o julgamento da consistência do auto de infração lavrado por seus agentes (mesmo que sejam da Polícia Militar) e o julgamento de eventual defesa interposta pelos interessados. Nesse caso a autoridade pode ser auxiliada por comissão municipal composta de servidores, emitindo seu

parecer final após a análise prévia. No caso de municípios de pequeno porte, onde o volume de infrações é pouco expressivo, a autoridade de trânsito pode exercer diretamente a função de julgar as defesas sem necessidade de análise preliminar de comissão.

#### Junta Administrativa de Recursos de Infração - JARI

A Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito - JARI é peça indispensável no sistema de trânsito. Suas funções estão definidas no Art. 17 do CTB, abaixo transcrito:

*“Art 17”. Compete à JARI:*

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

A JARI é vinculada ao órgão de trânsito e é tão indispensável quanto ele. Assim como a inexistência do órgão implica na impossibilidade absoluta do controle de infrações, sem a JARI serão inválidas todas as autuações das quais decorrerem recursos administrativos. Claro, se não houver instância para julgá-los, impossível sua subsistência, independentemente do mérito do recurso.

A criação da JARI não implica necessariamente em despesa para a administração. É de bom alvitre que os membros não sejam remunerados com gratificação, ao menos enquanto não houver demanda que justifique reuniões constantes. Enquanto isso as reuniões devem ser mensais, podendo ser suspensas se inexistirem processos a serem apreciados. De qualquer forma as despesas com a JARI devem ter amparo legal.

O instrumento adequado para instituição da JARI é o Decreto. Assim o Poder Executivo terá condições de se adequar a eventuais mudanças com mais celeridade, o que não ocorre quando sua instituição deriva de lei. A criação da JARI através de lei é uma desnecessidade, já que ela está prevista e autorizada na lei que cria o órgão executivo de trânsito. A nomeação dos membros se dá através de portaria do Prefeito.

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

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

A JARI, embora vinculada ao órgão de trânsito municipal, é soberana em suas decisões sobre os recursos de infrações interpostos. Da inconformidade com o resultado de seu julgamento resulta a possibilidade de novo recurso ao CETRAN-RS. *“O recurso será interposto, da decisão do não provimento, pelo responsável pela infração, e da decisão de provimento, pela autoridade de trânsito”* (CTB, Art. 288, § 1º).

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

### **Convênios de operação de trânsito**

Apesar da aparente complexidade das atividades a serem desenvolvidas pelo Município, boa parte delas podem ser implementadas através de parcerias, conforme prevê a Código de Trânsito Brasileiro, *in verbis*:

**Art3. 25.** *“Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via”.*

*Parágrafo único.* *“Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados”.*

Bom exemplo é o caso do Rio Grande do Sul, o Estado e os Municípios celebraram convênio para execução de boa parte das tarefas estabelecidas no Código. O convênio prevê, para os municípios que não possuem agentes próprios de trânsito, o credenciamento da Polícia Militar para agir como tal. Nesse caso ela se encarrega das atividades de fiscalização e autuação das infrações. Ao DETRAN-RS cabe o processamento das autuações (com auxílio da PROCERGS), emissão da notificação dos infratores e controle do sistema informatizado de processos.

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

O convênio é firmado por tempo determinado, sendo que o Estado é remunerado pelos serviços. Antes disso apura-se o percentual de 5% (cinco

por cento) que deve ser enviado ao FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito). Percentual do valor restante é destinado à Polícia Militar. Além disso o Município destina valor nominal ao DETRAN-RS para cada auto de infração processado. O valor restante é repassado ao Município semanalmente.

## Convênio e Consórcios

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

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

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

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

*“Art. 280...*

*...*

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

A atividade de fiscalização do trânsito, portanto, só pode ser realizada por agente efetivamente vinculado à administração municipal. O cargo deve ser criado através de lei de iniciativa do Poder Executivo com provimento mediante concurso público. Existe a opção de aproveitamento de pessoal do atual quadro de servidores. Se esta for uma opção da qual a Administração quer efetivamente valer-se, alguns requisitos devem ser observados. Primeiro, é preciso que as atividades de fiscalização de trânsito sejam acrescidas através de lei às funções dos servidores aproveitados. Não há necessidade de alterar a remuneração, apenas eventuais cargos de chefia devem receber pagamento

de "FG", acrescido à remuneração original. Segundo, é preciso verificar se as atividades-fins dos servidores aproveitados são compatíveis com as de fiscalização de trânsito. Do contrário haverá desvio de função.

Os servidores com maior possibilidade de aproveitamento são os que atualmente exercem a função de guardas municipais. Nesse caso deve haver programa especial de treinamento para habilitação às novas atividades.

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

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

De outro lado existem serviços cuja execução pode ser transferida à iniciativa privada. São os casos de credenciamento para a escolta e remoção de veículos (CTB, Art. 24, XII) e o de depósito (CTB, Art. 262). Nesses casos é preciso observar os procedimentos de licitação.

### **Aplicação dos recursos da multa por infração de trânsito**

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

### **Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET**

Referente ao FUNSET, a Portaria Nº25/04 do DENATRAN, determinou a responsabilidade, para o repasse de 5% do valor arrecadado das multas e as informações, ao DETRAN-RS. Assim, o Município não necessita enviar mensalmente ao DENATRAN os valores do FUNSET. Os valores serão remetidos pelo DETRAN-RS mensalmente à conta de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito (CTB, Art. 320, *parágrafo único*).



## Fiscalização

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

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

## Educação

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

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

## Engenharia de Tráfego

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

O CTB trata dessa questão do Art. 91 ao Art. 95. Os padrões de engenharia a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema

Nacional de Trânsito serão estabelecidos pelo CONTRAN (Art. 91). É função do Município, no tocante às vias sob sua jurisdição, controlar qualquer projeto de construção que possa influir no sistema viário, tendo que haver sua aprovação prévia (Art. 95). Nesse aspecto, qualquer irregularidade pode ser punida com multa, sem prejuízo das cominações cíveis e penais com relação aos responsáveis.

Na tarefa de planejamento do trânsito local importa ao Município observar o disposto no CTB em seus artigos de 80 a 90, e no anexo II, que tratam da sinalização. Da mesma forma deve valer-se dos parâmetros estabelecidos em resoluções já existentes do CONTRAN que tratam de áreas de estacionamento, ondulações transversais, sinais de advertência, entre outras providências (Resoluções Nº. 561/80, 592/82, 39/98, 36/98, 38/98, 39/98, 396/11 e 396/11). De observar que o Anexo II (sinalização) do CTB sofreu alteração através da Resolução Nº. 160/2004, do CONTRAN.

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

### **Como se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito**

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

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

PROVIDÊNCIAS	BASE LEGAL	COMENTÁRIO
Criação de Órgão Executivo de Trânsito.	Art. 8º. do CTB e Resolução do Contran nº. 296/2008.	O Município deve possuir estrutura, por menor que seja, para responder pelas atividades de sua competência. Principalmente nos Municípios menores devem-se evitar estruturas complexas, criando apenas um departamento ou divisão de trânsito dentro de secretaria já existente, com o cargo de diretor de trânsito.
Fiscalização de trânsito.	Art. 25 do CTB.	A maioria dos Municípios não tem agentes municipais de trânsito (e nem se justifica no momento). Por isso pode firmar convênio com a polícia militar (delegação) que passará a fazer as vezes de agente de trânsito do município. Mesmo os municípios que têm agentes podem firmar convênio com a polícia (reciprocidade).
Nomeação da Autoridade de Trânsito.	Resolução do Contran nº. 296/2008.	A resolução Nº 296 aponta a necessidade de indicação da autoridade de trânsito. Caso não seja adotada essa providência o Prefeito será o responsável direto. A função pode ser exercida por servidor já integrante da Administração, evitando custo adicional.
Criação de Jari.	Art. 16 do CTB e Resolução do Contran nº. 296/2008.	A Jari deve estar vinculada ao órgão municipal de trânsito. É imperiosa sua criação. Não há necessidade de remunerar seus membros.
Nomeação dos Membros da Jari.	Resolução Contran nº. 296/2008.	Basta uma portaria do Chefe do Executivo para efetivar as nomeações.
Elaboração do Regimento da Jari.	Resolução do Contran nº. 296/2008.	O regimento é feito pela própria Jari e homologado pelo Prefeito, através de decreto.
Solicitação de Cadastramento junto ao Cetran e Denatran.	Resolução do Contran nº. 296/2008.	O Município deve juntar os documentos constantes da Resolução e encaminhar ao Cetran que posteriormente enviará ao Denatran.

Trânsito e Mobilidade/CNM

[transito@cnm.org.br](mailto:transito@cnm.org.br)

(61) 2101-6097